



# Een verzoek om informatie op grond van de Wet openbaarheid van bestuur

Zaaknummer 7111632

Datum:04-12-2019

Tijd:14:52:49

## Uw gegevens

---

Persoonsgegevens	
Aanhef	De heer
Voorletter(s)	■
Tussenvoegsel(s)	de
Achternaam	■

Adresgegevens	
Straatnaam	■
Huisnummer	■
Huisletter	
Huisnummertoevoeging	
Postcode	■
Woonplaats	Utrecht

Aanvullende gegevens	
Telefoonnummer	06 ■
E-mailadres	■

## Het verzoek

---

Van welke bestuurlijke aangelegenheid wilt u documenten ontvangen? Beschrijf hieronder in het kort uw verzoek. Is deze ruimte niet groot genoeg om uw verzoek toe te lichten? Voeg dan nog een document toe waarin u het verzoek nader beschrijft. Stuur dit dan mee. Dit kunt u doen in het scherm 'Bijlagen toevoegen'.	We proberen al een tijdje helder te krijgen wie er nou of niet in de binnenstad mag rijden met auto buiten de venstertijden. Op de vraag (7021307 en 7038453) wordt telefonisch gezegd dat die informatie wegens privacy niet vrijgegeven wordt. In het Raamwerk Zero emission stadsdistributie Utrecht wordt gezegd dat er slechts bij hoge uitzondering ander verkeer in het voetgangersgebied mag komen. Het Actieplan Goederenvervoer Utrecht 2015-2020 noemt de stadsdistributiecentra als voorkeursmiddel voor bevoorrading in de binnenstad. Daarom de volgende verzoeken. - Graag ontvang ik alle communicatie over het besluit en de motivering daarvan om vergunningen uit te delen om onbeperkt buiten de venstertijden in de binnenstad te mogen rijden met een auto. - Graag ontvang ik alle communicatie over de selectie van alle bedrijven die een vaste vergunningen waarmee ze geen rekening hoeven te houden met de venstertijden voor auto's in de binnenstad. - Graag ontvang ik een volledige lijst van kentekens inclusief bedrijfsnaam waarvoor een vergunning is afgegeven om buiten de venstertijden in de binnenstad te mogen rijden met een auto.
Ik ga akkoord dat de documenten per e-mail verzonden worden.	ja
Heeft u eerder over dit onderwerp contact gehad met een ambtenaar van de gemeente Utrecht?	Ja
Naam van de ambtenaar	Twitter, MK en afdeling handhaving
Geeft u toestemming om uw persoonsgegevens openbaar te maken?	Ja

Bijlage(n) toevoegen

---

Wilt u bijlage(n) meesturen met uw verzoek?	Ja, ik stuur het formulier en de bijlage(n) digitaal
---	--

Toegevoegde bijlage(n)	Toegevoegde bestanden:
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2015-04-actieplan-goederenvervoer-utrecht-2015-2020.pdf</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2017-10-Raamwerk-Zero-Emission-Stadsdistributie-1.pdf</li> </ul>

Ik wil na behandeling van mijn WOB-verzoek meewerken aan een tevredenheidsonderzoek.	Ja
--	----

# Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar: Actieplan Goederenvervoer Utrecht 2015–2020



April 2015

## Inhoudsopgave

1. Inleiding .....	3
2. Doelstelling Actieplan Goederenvervoer 2015-2020 .....	5
3. Innovatie .....	10
4. Infrastructuur .....	12
5. Efficiënte bevoorrading .....	13
6. Lage Weide / Port of Utrecht .....	17
7. Bouwlogistiek .....	19
8. Nieuw thema: consumentenlogistiek .....	21
9. Financiën.....	22

## 1. Inleiding

In 2010 heeft de gemeente Utrecht voor het eerst een Actieplan Goederenvervoer vastgesteld. Dit actieplan Utrecht nadert het einde van de looptijd. We hebben op verschillende onderdelen aansprekende resultaten geboekt, maar dat wil niet zeggen dat het goederenvervoer in Utrecht nu “af” is. Bovendien vraagt de nieuwe visie op mobiliteit “Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar” om blijvende aandacht voor goederenvervoer. Ook zet het coalitieakkoord “Utrecht maken we samen” in op verder stimuleren van gebundelde en schone stadsdistributie.

Daarom krijgt het eerste Actieplan Goederenvervoer Utrecht een opvolger. Dit nieuwe Actieplan Goederenvervoer is voor de periode 2015–2020 en is tot stand gekomen in overleg met stakeholders, samengebracht in de Commissie van Advies inzake Bevoorradingsaangelegenheden in Utrecht (CABU).

In dit nieuwe actieplan kijken we terug op wat is bereikt met het eerste actieplan en welke ontwikkelingen er zijn geweest sinds de start van het eerste plan in 2010. Op basis daarvan is het nieuwe actieplan goederenvervoer geformuleerd.

Allereerst stellen we de **doelstelling** vast. Deze is gebaseerd op de ervaringen met het eerste actieplan, de recente ontwikkelingen in het werkveld en op Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar.

Vervolgens lopen we de **thema's**<sup>1</sup> van het eerste actieplan goederenvervoer langs en wordt een nieuw thema – consumentenlogistiek – geïntroduceerd.

Allereerst kijken we per thema terug, aan de hand van de volgende vragen:

- Welke onderdelen binnen het thema zijn in het eerste actieplan inhoudelijk goed uit de verf gekomen, welke bleken uiteindelijk geen succes?<sup>2</sup>
- Welke nieuwe ontwikkelingen zijn er?

Daarna worden per thema de projecten voor het nieuwe actieplan gepresenteerd en de gewenste rol van de gemeente hierbij (verkennend, initiërend, faciliterend, etc):

- Projecten/onderwerpen uit het eerste actieplan, die worden voortgezet.
- Nieuwe onderwerpen/ invalshoeken die de komende tijd aandacht vragen.
- Het hiervoor benodigde budget.

Geëindigd wordt met een **financiële paragraaf** voor het totale programma.

---

<sup>1</sup> De thema's “Efficiënte, groene en innovatieve bevoorrading”, “Goederenvervoer in parkmanagement” en “Optimale bevoorrading in planontwikkeling” zijn samengevoegd tot “Efficiënte bevoorrading”. En “innovatie” is toegevoegd; dit loopt door alle thema's heen.

<sup>2</sup> De evaluatie van de resultaten van de projecten en de effecten (minder CO<sub>2</sub>, minder km's etc) staat in een apart document.

## Ontkoppelpunten, overslagpunten en andere logistieke oplossingen

In dit actieplan speelt het koppelen van verschillende vervoersvormen aan elkaar en daarbij het vervoer efficiënter maken door bundeling een belangrijke rol. Zo kunnen de voordelen van elke vervoersvorm behaald worden op de plekken waar ze het meest tot hun recht komen en tegelijk nadelen voorkomen worden op andere plekken. De volgende oplossingen komen in dit actieplan terug:

### *Multimodaal knooppunt*

Een locatie die ontsloten wordt met via lange-afstandsverbindingen over de weg, het water en het spoor en waar ook overslag tussen trein, binnenvaart en wegvervoer mogelijk is. In Utrecht is Lage Weide het multimodale knooppunt.

### *Logistiek ontkoppelpunt (LOP)*

Een plek aan de stadsrand waar grote voertuigen vanaf de snelweg goed kunnen komen. Daar worden ze gesplitst, dan wel containers worden op een kleiner, schoner voertuig overgezet (er worden géén losse goederen overgeslagen, dan wel opnieuw verdeeld over voertuigen). De kleinere eenheid rijdt de stad in om de goederen af te leveren.

### *Stadsdistributiecentrum (SDC)*

Een transportbedrijf met een distributiecentrum aan de stadsrand waar derden goederen kunnen afleveren. Het SDC bezorgt de goederen vervolgens in de binnenstad. Utrecht kent sinds de jaren '90 een erkenningsregeling, waarbij erkende SDC's (momenteel vier: DHL, GLS, PostNL en Transmission/Cargohopper) ontheffing van venstertijden krijgen en mogen rijden op busbanen, mits ze voldoen aan de eisen (o.m. minimaal 100 bezorgadressen per dag; inzet schone voertuigen)..

### *Zero emission hub*

Een locatie niet al te ver van de binnenstad waar goederen worden overgezet op elektrische en andere zero emission voertuigen.

### *Stop & Drop voor horecabelevering*

Laad-/losplaats nabij horecagebied waar een voertuig voor horecabelevering langere tijd mag blijven staan en waar de koeling op het elektriciteitsnet kan worden aangesloten. Vanaf hier wordt lopend bezorgd (bijv. met steekwagen).

### *Goederenafleverpunt / drop off punt voor ondernemers*

Locatie aan de rand van een winkelgebied, waar leveringen voor winkels en andere ondernemingen kunnen worden afgeleverd. Dit voorkomt vracht-/bestelautoritten in de winkelstraat zelf. De exploitant van de locatie bezorgt de goederen lopend, per bakfiets e.d. (gebundeld) bij de winkel, óf de winkelier haalt het zelf af.

### *Goederenafleverpunt voor consumenten*

Plek waar consumenten hun internetaankopen kunnen afhalen, meestal bij een bestaande winkel of balie, of in de vorm van een kluizenwand, als alternatief voor levering aan huis. Vermindert het aantal vracht-/bestelautoritten door woonstraten.



## 2. Doelstelling Actieplan Goederenvervoer 2015–2020

In dit hoofdstuk presenteren we de doelstelling voor het nieuwe actieplan Goederenvervoer Utrecht 2015–2020. De keuze voor deze doelstelling wordt verder onderbouwd met een terugblik op de algemene ervaringen met het eerste actieplan en (beleids)ontwikkelingen sindsdien, met name Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar.

### 2.1 De nieuwe doelstelling

De doelstelling van het Actieplan Goederenvervoer 2015–2020 luidt:

*“De gemeente Utrecht streeft samen met het bedrijfsleven naar hogere efficiëntie in de logistiek en naar hoogwaardig ingepast, slim en schoon goederenvervoer in Utrecht, als bouwstenen van een aantrekkelijke en bereikbare stad.*

*Het Actieplan Goederenvervoer 2015–2020 richt zich op verbetering van de leefbaarheid en gezondheid, hoogwaardiger ruimtelijke kwaliteit, hoogwaardiger economisch functioneren, verbetering van de bereikbaarheid, reductie van het energiegebruik, beperking van de milieudruk (lucht en geluid) en verbetering van de verkeersveiligheid.”*

Dit wordt op de volgende onderdelen **gekwantificeerd** (waar mogelijk; waarbij het reducties dan wel verbeteringen betreft, te realiseren in 2020, ten opzichte van 2014):

- Energieverbruik door het goederenvervoer (in lijn met Green Deal ZES, zie verderop):
  - in de binnenstad toe te werken naar zero emission stadslogistiek in 2020, met niet alleen schone voertuigen, maar ook minder voertuigbewegingen.
  - voor de stad als geheel toe te werken naar zero emission stadslogistiek in 2025;
- Gezondheid/luchtkwaliteit: bijdragen aan de reductie van de gezondheidsschadelijke stoffen in de lucht: stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), (ultra)fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) en roet (EC), aansluitend op de luchtkwaliteitsdoelen uit Gezonde Lucht voor Utrecht.<sup>3</sup>
- Bereikbaarheid<sup>4</sup>: 200 spitsmijdingen in het goederenvervoer van en naar Utrecht
- Verkeersveiligheid: bijdragen aan de doelen van het Actieplan Verkeersveiligheid Utrecht (in ontwikkeling), waarbij we het aandeel van vrachtwagens in de verkeersongevallen in Utrecht blijvend laag houden en het aandeel van de bestelauto's omlaag brengen.

---

<sup>3</sup> Voor het in beeld brengen van dit effect sluiten we aan bij de monitoring van het Actieplan Schoon Vervoer

<sup>4</sup> Afgeleid uit de analyse en projectvoorstellen voor Beter Benutten Vervolg.

## 2.2 Waarom deze nieuwe doelstelling?

De nieuwe doelstelling sluit aan op de doelstelling van het vorige Actieplan Goederenvervoer<sup>5</sup>, maar is wel op onderdelen aangepast. Dit is ingegeven door de volgende zaken:

### Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB) is de nieuwe visie van Utrecht op mobiliteit en de inpassing daarvan in de openbare ruimte. Zoals alle actieplannen<sup>6</sup> die momenteel binnen het beleidsveld mobiliteit worden ontwikkeld, dient ook het nieuwe actieplan goederenvervoer bij te dragen aan het bereiken van de ambities van UAB.

De inhoudelijke hoofdlijnen van UAB zijn vastgelegd in het ambitiedocument, in de vorm van 7 hoofdkeuzes. UAB betekent echter ook een verandering in de werkwijze binnen het werkveld mobiliteit. Deze verandering in werkwijze komt tot uitdrukking in drie punten:

- Integraal afwegen: projecten worden niet vanuit één aspect ontwikkeld, maar gestreefd wordt naar een optimale optelsom voor alle beleidsdoelen.
- Projecten in de stad plaatsen: de manier waarop met mobiliteit wordt omgegaan hangt af van de plek in de stad (binnenstad, woongebied, werkgebied, etc.) de omgeving) en de plek in het netwerk (verkeerskundige functie van de weg / straat)
- Denken vanuit gedrag en behoeftes: straten, diensten, informatie etc. zo vormgeven dat het gebruikers helpt bij het maken van hun keuzes.

Het eerste actieplan goederenvervoer sloot op veel punten ook al aan bij deze werkwijze en in het nieuwe actieplan versterken we deze aansluiting.

Zo is het *denken vanuit gedrag en behoeften* een belangrijke bouwsteen in alle Utrechtse goederenvervoerprojecten. Dit komt tot uitdrukking door gebieds- en branchegericht te werken; door goede initiatieven van bedrijven te faciliteren en te stimuleren (bijv. door ze een zetje te geven / over een drempel te helpen of door partijen bij elkaar te brengen; en door beperkende regulering alleen toe te passen waar echt noodzakelijk); en door allianties te sluiten tussen overheid en bedrijfsleven, zoals Port of Utrecht. In het nieuwe actieplan zetten we dit voort. Daarom blijft ook in het nieuwe actieplan samenwerking met het bedrijfsleven expliciet onderdeel van de doelstelling.

---

<sup>5</sup> Doelstelling Actieplan Goederenvervoer Utrecht 2010–2015: “De gemeente Utrecht streeft samen met het bedrijfsleven naar hoogwaardige inpassing van het goederenvervoer waarmee we een bijdrage willen leveren aan reductie van het energiegebruik, beperking van de milieudruk en bevordering van de leefbaarheid.” Kwantitatief was dit vertaald in het zetten van stappen richting vermindering van het energieverbruik voor goederenvervoer in Utrecht als geheel in 2020 met 30% (t.o.v. 2020)

<sup>6</sup> Andere actieplannen invulling op onderdelen van UAB geven, zijn bijvoorbeeld Gezonde Lucht voor Utrecht, het Actieplan Fiets, het Actieplan Schoon Vervoer en Slimme Routes Slimme Regelingen.

Ook legde het eerste actieplan in de uitvoering nadruk op verhoging van de efficiëntie in de logistiek, omdat dat positief uitwerkt op alle doelen (zie hierna). Desondanks kwam het woord efficiëntie niet terug in de doelstelling. Het sluit goed aan bij doelen van bedrijven – die de gemeente uiteindelijk nodig heeft om de eigen gemeentelijke doelen te bereiken – om dit prominent op te nemen in de doelstelling.

Ook *integraal afwegen* was voor een belangrijk deel al onderdeel van de doelstelling van het eerste Actieplan Goederenvervoer: er worden meerdere doelen tegelijk worden nagestreefd. In de doelstelling was echter alleen expliciet energie, milieudruk en leefbaarheid opgenomen..

Om recht te doen aan UAB – zie de vijfhoek van UAB hiernaast – zijn in de doelstelling van het nieuwe actieplan nu ook doelen als economie, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, verkeersveiligheid en schoon vervoer expliciet benoemd. Ook is om die reden de doelstelling op meer onderdelen gekwantificeerd dan in het eerste actieplan).



Wat de nieuwe werkwijze van UAB toevoegt is extra nadruk op het *plaatsen van projecten in de stad*: de oplossing die gekozen wordt meer laten afhangen van waar in de stad en waar in het mobiliteitsnetwerk men zich bevindt. Dit betekent ook meer aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte, wat daarom in het vervolg een nadrukkelijker argument zijn om de meest wenselijke keuzes in het goederenvervoer te bepalen. Zeker waar goederenvervoer een relatief groot beslag op de openbare ruimte legt. Maar ook kan de openbare ruimte een trigger zijn om het onderwerp bevoorradiging hoog op de agenda van *alle* stakeholders te krijgen. Daarom zijn hoogwaardige inpassing en hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit opgenomen in de doelstelling van het nieuwe actieplan.

Wat UAB ook toevoegt is een *lange termijn perspectief voor 2030*. Hetzelfde geldt voor de Toekomstvisie Utrecht Centrum voor fase 2 van het Stationsgebied, 'a Healthy Urban Boost'. Het is wenselijk beide toekomstperspectieven te concretiseren voor goederenvervoer. De ontwikkeling richting zero emission is daar een belangrijk onderdeel van. Maar ook is een perspectief nodig op het goederenvervoersysteem in Utrecht in de toekomst en welke ondersteunende regelgeving daarvoor noodzakelijk is (om koplopers te faciliteren en uiteindelijk achterblijvers het laatste zetje te geven). Dit perspectief moet bedrijven richting mee geven voor hun investeringsbeslissingen. Het biedt een stip op de horizon, waar bedrijven al op kunnen anticiperen.

Heit systeemperspectief wordt opgenomen in Slimme Routes Slimme Regelingen (SRSR), het document dat UAB concretiseert voor de vervoersnetwerken en het verkeersmanagement en dat de formele status van een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) krijgt. Het *Kwaliteitsnet Goederenvervoer* (weg, water en spoor) dat in het eerste Actieplan Goederenvervoer verankerd was, sluit al aan bij de beoogde principes van SRSR en kan dus

vrijwel geheel worden overgenomen in SRSR. Daaraan toegevoegd wordt een visie op knooppunten en overslagpunten.

### **Ontwikkelingen regionaal, nationaal en Europees**

Bij het bepalen van de doelstelling en de invulling van het actieplan sluiten we aan bij de volgende regionale, landelijke en Europese ontwikkelingen:

#### *Beter Benutten*

Tijdens de looptijd van het huidige actieplan is het landelijke programma Beter Benutten gestart. Een paar projecten uit het actieplan zijn meegefinancierd uit Beter Benutten. Op dit moment wordt een volgende pakket ontwikkeld (Beter Benutten Vervolg). Dit biedt kansen om financieel aan te haken, maar ook inhoudelijk sluit het aan. De focus op “gedrag” van Beter Benutten Vervolg, evenals de in Midden-Nederland gekozen focus op economische kerngebieden, past bij onze aanpak van het onderwerp goederenvervoer.

#### *Green Deal ZES*

Vanuit het landelijke Energieakkoord is er een Green deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES) opgesteld. Utrecht heeft deze ondertekend. Doelstelling van de deal is om in 2025 de gehele binnenstad middels ZES te bevoorraden. In dit kader is de doelstelling van Utrecht om als pilot in 2020 reeds de bevoorrading van (een deel van) het voetgangersgebied zodanig te hebben georganiseerd en gefaciliteerd dat het zero emission wordt uitgevoerd. Dat wil zeggen met schone voertuigen, maar ook met minder voertuigbewegingen, zodat de voetganger zich meer welkom voelt.

#### *Europa*

In 2011 is het Europese White Paper on Transport aangenomen. Hierin staat een doelstelling voor stadsdistributie: “Essentially CO<sub>2</sub>-free city logistics in Europe’s major urban centres by 2030.” Deze doelstelling moet uiteindelijk zijn weerslag vinden in nationaal beleid, dat weer de basis vormt voor lokaal beleid.

## **2.3 Werkwijze**

Om de doelen van het actieplan te behalen hanteren we een werkwijze die gebaseerd is op de volgende elementen (gebaseerd op de ervaringen in het eerste actieplan):

#### *Balans vinden*

Bij de uitvoering van het eerste actieplan is gebleken dat het werken aan goederenvervoer een continu zoeken naar balans inhoudt.

Allereerst tussen het commerciële en het maatschappelijke belang. Op verhogen van efficiency vinden zij elkaar en ook op maatschappelijk verantwoordelijk ondernemen.

Maar ook efficiency kan verschillend uitpakken. Bedrijven proberen de eigen bedrijfsvoering optimaal te organiseren. Maar dat wil niet zeggen dat dit voor een stad het optimum oplevert (gechargeerd het verschil tussen bundeling op herkomst – distributiecentrum, fabriek, etc – versus bundeling op bestemming – stad, buurt of zelfs straat).

En ten slotte is er de balans tussen lokaal belang en stads- of regiobreed belang. Een lokaal probleem (zoals te veel (vervuilende) voertuigen in een gebied) kan worden opgelost met lokale maatregelen (bijv. verkeersregels). Maar bekeken op stads- of regioniveau kan dit soms nadelige effecten hebben (omrijden dus meer uitstoot en km's, of inzet van meer voertuigen nodig om goederen af te leveren).

In de meest succesvolle en positief gewaardeerde maatregelen van het eerste actieplan worden deze belangen vrijwel altijd aan elkaar verbonden. Regelgeving gebruiken we vooral om een "basiskwaliteit" afdwingen (zoals de milieuzone, of venstertijden). Of om koplopers te stimuleren (vrijstelling voor busbanen) de zgn. "wortel – stok"-benadering. Het beleid en de regelgeving zal hier de komende periode ook op worden aangepast.

#### *Het belang van netwerken en flexibiliteit*

In het eerste actieplan stond het belang van flexibiliteit in het programma. Dit is ook gebleken: het is niet vooraf te voorspellen welke initiatieven aanslaan en welke niet. Je bent afhankelijk van enthousiaste bedrijven en organisaties die zelf een initiatief willen nemen. En om kansen te pakken moet je op het juiste moment de juiste persoon aanspreken. Daarom is het belangrijk ook bij een vervolg actieplan veel tijd te besteden aan netwerken. Buiten de gemeente, om contacten te krijgen en te houden met bedrijven en organisaties die een voortrekkersrol willen spelen dan wel willen participeren in projecten. Maar ook binnen de gemeentelijke organisatie, om anderen te wijzen op de mogelijkheden die het actieplan biedt en andersom om de doelen van het actieplan te verwezenlijken via of samen met andere gemeentelijke projecten en acties.

#### *Ruimte voor ondernemen*

Ten slotte is het van belang om in een werkveld waar commerciële partijen bepalend zijn bij het halen van de doelen, ruimte te bieden aan innovatief en creatief ondernemerschap. De opgave verandert voortdurend – bijvoorbeeld door de toename van e-commerce, de verhoogde aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, etc. – en bedrijven kunnen hierop inspelen met nieuwe diensten, producten, processen en vervoermiddelen. Met het nieuwe actieplan goederenvervoer blijven we bedrijven faciliteren en stimuleren om met deze nieuwe oplossingen te komen. Waarbij onze doelstelling én het systeemperspectief in Slimme Routes Slim Regelen aangeven in welke richting wij wensen dat het goederenvervoer in Utrecht zich ontwikkelt.

### 3. Innovatie

Binnen dit thema stimuleren we de toepassing van innovatieve technieken en processen, die leiden tot slimmer, schoner, veiliger en efficiënter goederenvervoer in de stad. De nadruk ligt op nieuwe schone voertuigtechnieken en op logistieke innovaties die leiden tot minder voertuigbewegingen in de stad, met name in winkel-/centrumgebieden.

#### Evaluatie inhoud eerste actieplan

- De belangrijkste maatregel voor het stimuleren van innovatie in het eerste actieplan was het Stimuleringsfonds voor goederenvervoeroplossingen. Hiermee zijn verschillende innovatieve projecten met succes ondersteund. Het fonds is niet helemaal uitgeput.

#### Relevante ontwikkelingen

- Door de recente ontwikkelingen rondom ICT en open data ontstaan er betere technische mogelijkheden voor routegeleiding, verkeersmanagement en reserveringssystemen.
- In de consumentenlogistiek komt het concept van een ophaalpunt nu daadwerkelijk van de grond. Maar: iedere vervoerder en zelfs iedere grote winkel maakt zijn eigen punten.
- Europees onderzoek stelt dat een groot deel van het goederenvervoer per (bak)fiets kan worden vervoerd. Met de elektrische bakfiets zijn range en laadvermogen vergroot. Onderzoek naar de effecten van grootschalige inzet van bakfietsen is nog niet bekend (gunstig voor milieu, maar wat betekent het in de openbare ruimte en op het fietspad).

### Acties Innovatie in 2015–2020

#### Wat doorzetten?

- *Voortzetten van de Subsidieregeling duurzame stadsdistributie*

Dit heeft zijn waarde tot nu toe bewezen, het helpt om innovatieve projecten op weg te helpen in Utrecht. Een opgave is wel de middelen die in het fonds zitten beter te laten benutten: in het huidige fonds zijn niet alle middelen gebruikt. Daarvoor evalueren we de huidige regels van het fonds. Ook is een aandachtspunt de verdere uitrol van succesvolle concepten.

#### Wat nieuw?

- *Smart mobility toepassingen in de logistiek*

De provincie Utrecht heeft het Smart Mobility Platform Utrecht opgezet. Dit is een digitaal platform waarop private en publieke informatie rondom mobiliteit op een eenvoudige manier wordt ontsloten, zodat dienstverleners gemakkelijk kunnen beschikken over data. We willen dienstverleners en bedrijven stimuleren smart mobility toepassingen voor de logistiek te ontwikkelen en toe te passen in Utrecht. Dit kan door bedrijven hierin te begeleiden, van advies te voorzien of evt. financieel te ondersteunen (bijv. via de Subsidieregeling duurzame stadsdistributie).

- *Losplaats- en routemanagement*

Met de nieuwste ICT-technologie wordt het mogelijk vrachtvoertuigen te volgen gedurende de gehele rit, inclusief het laden en lossen. Dit biedt mogelijkheden om routes te gaan voorschrijven, maar ook om het tijdstip van arriveren beter in te plannen – mogelijk zelfs een reserveringssysteem op te zetten – en zodoende laad- en losplaatsen beter te gaan benutten. In Beter Benutten Vervolg wordt een project gestart voor losplaats- en routemanagement, inclusief een ICT-platform waar elk bedrijf op kan aanhaken. Het is een project in meerdere regio's, waaronder Midden-Nederland.

- *Bekendheid en zichtbaarheid innovaties*

Voor de ontwikkeling en verdere uitrol van succesvolle innovaties in de logistiek is het belangrijk dat deze innovaties bekend zijn, zodat de klant de voordelen kent en andere partijen de innovaties ook gaan toepassen. Omdat het commerciële activiteiten zijn, is het eerst en vooral aan de innovator zelf om zijn/haar product te verkopen. Omdat de innovaties echter ook duidelijk maatschappelijke voordelen bieden, kijken wij ook hoe wij innovaties zichtbaar kunnen maken, zonder de marktwerking te verstoren.

Bijvoorbeeld via een lokaal (digitaal) platform, zoals D020 in Amsterdam. Voorwaarde is dat de koplopers hier zelf meerwaarde in zien én er een substantiële bijdrage aan leveren. Daarbij kijken we of een link met de U15 – het platform voor koploperbedrijven in mobiliteitsmanagement voor personen – mogelijk en zinvol is. Ook integratie in de activiteiten van Port of Utrecht is een mogelijkheid (zie hoofdstuk 6).

- *Bakfiets*

De markt voor de bakfiets in het goederenvervoer ontwikkelt zich vanzelf. Er is dus geen stimuleringsproject nodig voor de inzet van bakfietsen. Maar gezien de ambitie Utrecht als fietsstad verder te ontwikkelen, zullen we bedrijven in Utrecht wel wijzen op de kansen die ontstaan bij inzet van bakfietsen. Tegelijkertijd bekijken we hoe we kunnen zorgen dat een grote toename van het aantal bakfietsen ook een verbetering ten opzichte van de huidige situatie oplevert, want dit is niet per definitie gegarandeerd (denk aan ruimtegebruik in winkelstraten en op fietspaden e.d.). Dit gebeurt in overleg met het fietsprogramma van de gemeente.

## **Financiën**

Voor de invulling van de activiteiten binnen het thema Innovatie heeft Utrecht € 218.000 nodig. Hiervan is € 68.000 bedoeld voor projecten die zijn ingebracht in Beter Benutten Vervolg (in dit geval betreft de € 68.000 de regionale bijdrage aan een groter landelijk project).

## **Opmerkingen**

- Consumentenlogistiek wordt een nieuw, apart thema, zie hoofdstuk 8.

## 4. Infrastructuur

Het bieden van goed berijdbare en goed ingepaste infrastructuur en het stimuleren van optimaal gebruik ervan vormt een voorwaarde voor schone en efficiënte logistiek in de stad.

### Evaluatie inhoud eerste actieplan

- Het kwaliteitsnet goederenvervoer (weg, water en spoor) nadert zijn voltooiing. Wat nog gedaan moet worden, zit in lopende plannen, zoals het stationsgebied.
- Regelgeving als de milieuzone is / wordt geïmplementeerd.
- Infraprojecten zoals de verdiepte havens, een spiegelfstelpaats en walstroom op alle ligplaatsen voor de beroepsvaart zijn gerealiseerd.
- Het vernieuwen van het handhavingssysteem voor het voetgangersgebied en Domplein duurt wat langer dan gedacht, maar vindt naar verwachting in 2015 plaats.
- Minder resultaat is geboekt op verkeersmanagement- en routeinformatievlak. Voor TOVERgroen (een detectiesysteem voor vrachtwagens bij verkeerslichten, waardoor onnodig afremmen en optrekken en de bijbehorende uitstoot (circa 1 liter diesel per stop- en optrekmanoeuvre) wordt voorkomen) bleken in de stad Utrecht geen geschikte wegvakken te zijn. En routegeleiding/informatie blijkt als individuele gemeente lastig invloed op uit te oefenen.

### Relevante ontwikkelingen

- Het idee van ontkoppelen krijgt steeds meer voet aan de grond. Zowel aan de stadsrand (LZV-stadsvervoer), dicht bij de binnenstad (overslag naar zero emission vervoer), aan de rand van winkelgebieden (afleverpunten voor winkels) en op strategische punten voor consumenten (afhaalpunten e-commerce)
- De ontwikkelingen rondom elektrisch vervoer én elektrische koeling vragen om laadpunten, soms ook bij laad-/lospunten voor koelingen.
- Door nieuwe ICT-technieken ontstaan nieuwe kansen voor verkeersmanagement.
- Er ontstaan steeds meer technische mogelijkheden om wegmarkering “aan” en “uit” te zetten door LED-verlichting in het wegdek aan te brengen. Dit biedt ook kansen om laad-/losplaatsen zichtbaar en onzichtbaar te maken en zo openbare ruimte flexibeler te benutten.

### Infrastructuur in 2015–2020: integreren in andere thema's

Waar de afgelopen jaren nog aan algemene infrastructuur, zoals havens en spiegelfstelpaatsen, en aan algemene regelgeving is gewerkt, komt de nadruk in de komende jaren te liggen op infrastructuur die direct ondersteunend is aan logistieke concepten. Met name verschillende ontkoppel- en overslagconcepten.

Omdat de wenselijkheid van deze infrastructuur direct afhangt van het succes van die logistieke concepten, is het niet verstandig realisatie van de infrastructuur als los project te benaderen. Daarom wordt de realisatie van de ondersteunende infrastructuur verder ondergebracht bij de projecten die zich richten op de ontwikkeling en/of groei van de bijbehorende logistieke concepten. Het thema infrastructuur wordt dus in het nieuwe actieplan geïntegreerd in de andere thema's en is geen zelfstandig thema meer.



## 5. Efficiënte bevoorrading

Binnen dit thema wordt gewerkt aan efficiënte bevoorrading van de stad. De historische binnenstad is hierbij het belangrijkste speerpunt, vanwege de hoge concentratie aan winkels en horeca en de grote druk op de ruimte. Maar ook Hoog Catharijne, winkelgebieden in andere wijken en de bevoorrading van kantoren en bedrijven krijgen aandacht. De inzet is gericht op minder en schonere voertuigbewegingen in winkel en verblijfsgebieden, beter benutten van momenten dat andere weggebruikers en winkelend publiek niet aanwezig zijn en efficiënter gebruik van de openbare ruimte.

### Evaluatie inhoud eerste actieplan

- Projecten die de gemeente zelfstandig kon realiseren, zoals de proef met schoon vervoer op de busbaan, bevoorradingsplan stationsgebied en elektrificatie van het vervoer per boot, zijn vrijwel allemaal gerealiseerd. Waar we afhankelijk zijn van medewerking van marktpartijen is de praktijk weerbarstiger.
- Projecten waarin vooraf een logistiek concept is bedacht en vervolgens getoetst is op haalbaarheid, zijn vaak (nog) niet, of niet meteen van de grond gekomen. Denk hierbij aan de logistieke samenwerking in het stationsgebied (m.n. ook kantoren), bevoorrading van de overige winkelgebieden en goederenuitleverpunten voor consumenten (waar wel veel ontwikkelingen zijn, maar buiten onze projecten om). De ideeën achter de nog niet van de grond gekomen projecten waren niet verkeerd, de triggers bij het bedrijfsleven om echt in actie te komen ontbraken echter vaak, of de gekozen insteek sloeg niet aan.
- Projecten die we vooraf niet hadden voorzien, zijn juist wél van de grond gekomen: samenwerking tussen stadsdistributeurs rondom zero emission, een drop-off punt voor winkelcentrum Vleuterweide. Hier is ingespeeld op behoeftes en kansen die in de markt leven. Hierop kunnen inspelen is dan ook een cruciale succesfactor.

### Relevante ontwikkelingen

- Binnenstad Zero Emission Stadsdistributie (ZES): in het kader van de green deal Zero Emission Stadsdistributie is juli 2013 een bijeenkomst georganiseerd. Hierbij is veel enthousiasme en energie ontstaan om met alle relevante partijen stappen te zetten richting (energie)efficiëntere stadsdistributie. Onder meer ontkoppelpunten en laadpunten t.b.v. elektrische koeling bij laad-/losplaatsen wekten enthousiasme op.
- Het verbeteren van de openbare ruimte blijkt een trigger om (eindelijk) alle partijen in beweging te krijgen richting oplossingen die de stedelijke distributie verbeteren, waarbij iedereen verantwoordelijkheid neemt. In het verleden liep het vaak stuk omdat niet alle partijen – m.n. horeca en winkeliers – actief mee wilden werken.
- Langzaam ontstaan concrete initiatieven voor nieuwe overslag- en ontkoppelpunten die efficiënte bevoorrading van winkels en horeca ondersteunen. Utrecht heeft al jaren de stadsdistributiecentra. Maar recent ontstaan initiatieven voor ontkoppelen aan de stadsrand, overslag naar zero emission vervoer dicht bij de binnenstad en afleverpunten voor winkels aan de rand van winkelgebieden (met Vleuterweide als pilot).

## Acties Bevoorrading in 2015–2020

De focus bij het onderdeel logistiek zal de komende periode 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.

We werken aan een netwerk van ontkoppel- en overslagpunten in verschillende vormen (zie ook kader pagina 4) en bijbehorende logistieke concepten; de visie hierop (inclusief de ondersteunende regelgeving, in eerste instantie stimulerend, op langere termijn regulerend) stellen we op met het bedrijfsleven en nemen we als toekomstperspectief op in Slimme Routes Slim Regelen (het nieuwe Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan). In het Actieplan goederenvervoer 2015–2020 reserveren we ruimte om de ontkoppelconcepten in praktijk te brengen, inclusief ondersteunende ICT en infrastructuur. Waar wenselijk en mogelijk zullen we deze ontwikkeling met regulerend en stimulerend beleid en regelgeving ondersteunen.

### Wat doorzetten?

- *Hoogwaardige bevoorrading van het hoogdynamische gebied in de binnenstad*

De winkels en horeca in het kernwinkelgebied en directe omgeving – het hoogdynamische gebied – roepen grote bevoorradingsstromen op. 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. Daarom is hiervoor blijvende inzet nodig.

We 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).. Verder werken we toe naar bevoorrading met slechts nog zero emission voertuigen in 2020. Inzet van efficiënte en passende voertuigen is hierbij het streven: groot waar kan, klein waar nodig is. Dit alles op een manier die niet leidt tot minder efficiënt goederenvervoer in de stad als geheel.

De te kiezen oplossingen hangen echter af van waar het ontvangende, verladende en vervoerende bedrijfsleven samen voor willen gaan, gefaciliteerd, gestimuleerd en gereguleerd (eerst stimulerend, later afdwingend) door de gemeente. Inzet van alle partijen is noodzakelijk, waarbij de belangen wederzijds worden gerespecteerd en waarbij gezocht wordt naar winst voor iedereen. Eén van de mogelijke oplossingen die we gaan uittesten zijn afleverpunten aan de rand van het gebied (zie hierna). Het ontwikkelen van de oplossingen gebeurt verder onder meer in het living lab Zero emission stadsdistributie.

- *Afleverpunten aan rand winkelgebieden*

In Vleuterweide is in 2014 voor het eerst in Nederland een afleverpunt gerealiseerd aan de rand van een winkelgebied. De bedoeling is dat winkeliers en andere ondernemers in het gebied – en eventueel ook bewoners – hun leveranciers hun goederen op dit punt laten afleveren. De winkelier haalt de goederen daar op, of het

afleverpunt bezorgt ze. Begin 2015 wordt het afleverpunt geëvalueerd en volgt een advies over de toepassing en financiering van het concept elders. Op basis daarvan bepalen we hoe we het concept verder zullen proberen uit te rollen. De Mariaplaats lijkt één van de meest kansrijke locaties voor een volgend afleverpunt: door de plannen voor verbeterde openbare ruimte is daar nu energie ontstaan om de bevoorrading structureel te verbeteren.

- *Zero emission hubs dicht bij binnenstad*

Om met name elektrisch vervoer effectief te kunnen inzetten is rijden vanaf de stadsrand momenteel nog vaak te ver: de accu raakt dan al voor een groot deel leeg. Daarom zijn vooralsnog punten dicht bij de binnenstad nodig, waar goederen overgeladen kunnen worden op zero emission voertuigen. Een eerste hub is in oprichting, bij de Wilhelminalaan (ook ingebracht als project in Beter Benutten Vervolg). De werking hiervan wordt geëvalueerd en vervolgens bepaald of één punt voldoende is, of dat meer punten nodig zijn; en of hubs aan de stadsrand op een gegeven moment niet alsnog mogelijk zijn, door toenemende actieradius van elektrische voertuigen.

- *Ontheffingsregeling stadsdistributiecentra*

De regeling 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 tegen het licht te houden. We kijken daarbij naar de minimeisen voor bundeling (is de manier waarop dit is geformuleerd optimaal) en de eisen wat betreft schone voertuigen (meer aansluiten bij de ambitie van zero emission stadslogistiek).

- *Bevoorrading van kantoren / bevoorrading in parkmanagement*

In 2012 hebben we verkend wat de mogelijkheden zijn om de bevoorrading van kantoren in het stationsgebied te verbeteren. Alhoewel er kansen waren, was er onvoldoende interesse van bedrijven. Rabobank heeft onlangs echter aangegeven de logistiek van het hoofdkantoor (Stationsgebied) te willen verbeteren, samen met de burens. Dit biedt kansen dit project alsnog op te starten, zeker gekoppeld aan de gemeente als grote kantoorgebruiker in het stationsgebied.

Indien succesvol kunnen we proberen de lessen te verspreiden richting andere kantoorlocaties en bedrijventerreinen, eventueel via parkmanagementorganisaties.

## **Wat nieuw?**

- *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 regelmatig 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. Daaraan gekoppeld werken we aan verhoging van de doelmatigheid / efficiëntie van de horecabevoorrading. Dit project is ingebracht in Beter Benutten Vervolg.

– *Logistiek en openbare ruimte buiten de binnenstad*

Het realiseren van logistieke verbeteringen in winkelgebieden buiten de binnenstad blijkt lastig. Er is vaak te weinig urgentie(besef). Uit het voorbeeld van de Mariaplaats lijkt te kunnen worden geconcludeerd dat verbetering van de openbare ruimte een belangrijke trigger is om winkeliers en horecaondernemers actief te laten nadenken over hun bevoorrading. Daarom zullen we kijken in welke winkelgebieden de komende jaren aan de openbare ruimte wordt gewerkt en kijken of het mogelijk is dat als trigger voor verbetering van de logistiek te gebruiken. Eventueel te linken aan het Ondernemersfonds.

– *Flexibilisering laad- en losplaatsen*

Laad- en losplaatsen worden vaak grote 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. Daarom bekijken we of het mogelijk is flexibele laad- en losplaatsen te creëren, bijvoorbeeld via LED-technologie in de bestrating. Wellicht is bij winkelcentrum De Gaard een pilot mogelijk.

## **Financiën**

Voor de invulling van de activiteiten binnen het thema Efficiënte bevoorrading heeft Utrecht € 788.000 nodig. Hiervan is € 663.000 bedoeld voor de projecten die zijn ingebracht in Beter Benutten Vervolg.

## **Opmerkingen**

Bevoorrading over water:

De bevoorrading over water is karakteristiek voor Utrecht en levert een belangrijke bijdrage aan de aantrekkelijkheid, leefbaarheid en veiligheid in de historische binnenstad.

In 2014 hebben we onderzocht welke potentie er nog is voor bevoorrading over water in Utrecht. Ook ontwikkelt EVO een kansenkaart voor stadsdistributie over water in Utrecht.

Met name het kostenaspect lijkt een beperkende factor; gebruik van watertransport betekent meestal een keer extra overslaan en is daardoor duurder dan vervoer over de weg. Zelfs in de huidige situatie waarbij de gemeente slechts kostendekkende tarieven rekent voor het gebruik. De kansen liggen daardoor niet voor het oprapen.

Daarnaast hebben we gemerkt dat 1 op 1 contacten met bedrijven meer opleveren dan het starten van projecten specifiek gericht op vergroten van het vervoer over water. De kunst is nl. een bedrijf op het juiste moment aan te spreken (bijv. vlak voor een investeringsbeslissing over nieuwe voertuigen).

Daarom blijven we bevoorrading over water in de binnenstad omarmen en stimuleren. Maar niet door een nieuw project te starten voor vervoer over water, maar door in onze contacten met bedrijven actief te blijven wijzen op de kansen van vervoer over water en ze waar mogelijk te faciliteren.

## 6. Lage Weide / Port of Utrecht

Lage Weide neemt in het Utrechtse goederenvervoer een belangrijke positie in. Niet alleen is Lage Weide het grootste bedrijventerrein in de provincie, ook is het als enige terrein in de provincie ontsloten via weg, water en spoor. Het vormt de toegangspoort voor het goederenvervoer voor de stad en de regio. In 2012 is “Port of Utrecht” ontstaan, de samenwerking tussen gemeente en bedrijfsleven, die zich richt op duurzaam goederenvervoer in de regio Utrecht, met Lage Weide als duurzame, multimodaal ontsloten toegangspoort. Utrecht werkt hierbij aan optimaal benutten van water en spoor, het verhogen van de efficiëntie in het wegvervoer en verdere inzet van schone voertuigen.

### Evaluatie inhoud eerste actieplan

Vrijwel alle projecten die voor Lage Weide in het actieplan goederenvervoer en vervolgens het actieplan Port of Utrecht zijn geformuleerd, zijn uitgevoerd. Maar soms hebben ze een andere invulling gekregen. Op kansen inspelen, zeker als de oorspronkelijk gedachte richting (nog) niet haalbaar was, bleek hier cruciaal:

- Voor een logistiek ontkoppelpunt gecombineerd met een vrachtwagenparkeerplaats op Lage Weide lijkt voldoende interesse te zijn. Om de kosten en het risico te beperken, is eerst gepoogd een pilot uit te voeren op het eigen terrein van een ondernemer. De beveiliging bleek daar echter niet goed – tegen aanvaardbare kosten – te regelen. Daarom wordt momenteel gekeken naar een andere locatie, op nog uitgeefbaar terrein.
- Roll On Roll off vervoer (waarbij vrachtwagenopleggers per schip worden vervoerd) is niet haalbaar gebleken, mede door het niet doorgaan van de havenontwikkeling op 't Klooster in Nieuwegein. Maar het heeft wel (indirect) geleid tot een proef met afvalvervoer over water, wat naar verwachting een structureel karakter gaat krijgen.
- Het project raildistributiecentrum (RDC) heeft geleid tot de conclusie dat een RDC een stap te ver is, maar dat er wel potentie en interesse is voor railvervoer op kleinere schaal. Dit heeft ondernemers aangezet om zelf de mogelijkheden voor spoorvervoer te gaan verkennen, gebruikmakend van bestaande voorzieningen.

### Relevante ontwikkelingen

- De initiatieven voor Lage Weide zijn vooral opgepakt in “Port of Utrecht”. Dit samenwerkingsverband van overheid en bedrijfsleven is in 2012 gestart. De partijen realiseren en begeleiden samen projecten. De samenwerking verloopt naar ieders tevredenheid en de intentie is samen door te gaan.

## Acties Port of Utrecht in 2015–2020

### Wat doorzetten?

- *Logistiek Ontkoppelpunt (LOP) Lage Weide*  
Op een logistiek ontkoppelpunt wordt grootschalig langeafstandsvervoer en kleinschalig en schoon stadsdistributievervoer aan elkaar gekoppeld. Voor de

realisatie van een logistiek ontkoppelpunt annex vrachtwagenparkeerplaats – en een aantal gerelateerde activiteiten – op Lage Weide lijken nu een aantal lijntjes bij elkaar te komen. De kans is groot dat dit in 2015 of 2016 tot realisatie van het LOP leidt. De locatie waar nu naar wordt gekeken ligt letterlijk in het hart van Lage Weide. Maar ook figuurlijk kan het LOP met aanverwante activiteiten uitgroeien tot het kloppend hart van het terrein. De bedoeling is dat het LOP zichzelf kan bedruipen, maar mogelijk met een startbijdrage van de gemeente.

We zullen de realisatie van het LOP begeleiden, het gebruik en de effecten monitoren en waar mogelijk helpen eventuele verbeteringen te realiseren. Daarbij wordt ook bekeken of infrastructurele maatregelen nodig / gewenst zijn om het gebruik te stimuleren (bijv. doorstromingsmaatregelen tussen LOP en bestemming).

### **Wat nieuw?**

Eind 2014 heeft Port of Utrecht een “toekomstthermometer” laten opstellen, om te bepalen waarop de energie de komende jaren zou moeten worden gericht. Hiervoor zijn vijftien gesprekken met vooraanstaande bedrijven met logistieke belangen binnen en buiten Utrecht gevoerd. Uit de verkenning blijkt dat het top down neerzetten van logistieke concepten in Utrecht lastig is, omdat er geen sprake is van een sterk industrieel of logistiek cluster. Meer kans zit in het individuele contact met bedrijven, hen proberen te helpen bij het realiseren van logistieke verbeteringen, al dan niet samen met andere bedrijven. De nieuwe projecten zijn hierop gericht.

- *Truckspotting*

In verschillende Beter Benutten regio's wordt truckspotting gebruikt als middel om in contact te komen met de bedrijven die in de regio actief zijn. Vrachtwagens worden op belangrijke wegen in het gebied letterlijk gespot. Vervolgens worden de betreffende bedrijven benaderd. Zo krijg je direct contact met de daadwerkelijke (veel)gebruikers in het gebied en kun je met hen bepalen of zij een bijdrage kunnen leveren aan bijvoorbeeld hogere efficiëntie of verschoning in het goederenvervoer. Truckspotting is geen maatregel op zich, maar biedt input aan andere projecten.

- *Logistieke makelaar / Bedrijven faciliteren en stimuleren bij uitwerken ideeën*

Op basis van de toekomstthermometer kunnen we concluderen dat de goederenstroom van en naar de regio Utrecht relatief beperkt is. Top down logistieke concepten opzetten is daardoor lastig, de massa is daarvoor te klein. Effectiever is in te zetten op een logistieke makelaarsfunctie: continu contact hebben met bedrijven om te weten wat er speelt, zien waar ze tegenaan lopen en ze dan een stap op weg te helpen. En daar vervolgens op inspringen, door ze te helpen met een verkenning, een workshop, of het bij elkaar brengen van partijen. Ook dit wordt in Beter Benutten ingebracht.

### **Financiën**

Voor de invulling van de activiteiten binnen het thema Port of Utrecht heeft Utrecht € 1.143.000 nodig (relatief veel, vanwege hoog aandeel infrastructuur). Hiervan is € 893.000 bedoeld voor de projecten die zijn ingebracht in Beter Benutten Vervolg.

## 7. Bouwlogistiek

Bouwlogistiek richt zich op de effectieve en duurzame aan- en afvoer van bouwmaterialen én bouwvakkers. Dit moet het bouwproces efficiënter maken, maar ook de hinder van bouwverkeer voor de omgeving – in de vorm van congestie, parkeeroverlast, geluid en luchtvervuiling, verminderen.

### Evaluatie inhoud eerste actieplan

- De focus heeft de afgelopen jaren gelegen op bouwlogistiek voor het Stationsgebied, als grootste bouwput van de stad. Een overkoepelende aanpak voor het hele gebied bleek een brug te ver. Wel is ingespeeld op individuele behoeften en vragen. Dit heeft geleid tot realisatie van een bufferplaats voor vrachtwagens bij het voormalige ziekenhuis Oudenrijn en een combikaart voor P+R voor bouwvakkers. Door de gemeentelijke stimulering en de samenwerking met bouwers werken twee grote bouwbedrijven in de stad inmiddels vanuit een bouwlogistiek centrum.
- Om de effecten van een BLC verder te vergroten wordt er gewekt aan verdere inzet van ICT-middelen om de gehele transportketen beter te kunnen volgen en sturen.
- Ook zijn er mogelijkheden ontwikkeld om duurzame bouwlogistiek mee te kunnen nemen in de aanbesteding. Van verplichte oplossingen is echter (nog) geen sprake, ook omdat er grenzen zitten aan wat kan worden opgelegd. Daar waar de gemeente opdrachtgever is, kan wat meer worden gevraagd.

### Relevante ontwikkelingen

Waar enkele jaren geleden de gemeente een roepende in de woestijn leek als het om slimme bouwlogistiek ging, gaan bouwbedrijven in Utrecht inmiddels zelf vragen om hulp bij het realiseren van bouwlogistieke oplossingen. Ook komen facilitators in beeld: waar eerst bouwbedrijven vaak hun eigen concept wilden opzetten, zijn er nu bedrijven die bouwlogistieke diensten (zoals een BLC) bieden, waar meerdere bouwbedrijven gebruik van kunnen maken.

## Acties Bouwlogistiek in 2015–2020

### Wat doorzetten?

- *Faciliteren bouwlogistiek*  
Om het toepassen van de bouwlogistieke oplossingen “mainstream” te maken, zijn meer pilots om ervaring op te doen. Daarom blijven we bedrijven faciliteren die dergelijke oplossingen willen toepassen, met instrumentarium dat we hebben ontwikkeld in loop der jaren en met het stimuleringsfonds achter de hand. Daarbij dienen initiatieven na een eventuele startsubsidie wel economisch gezond zijn en marktconform te werken.
- *Regelgeving*  
Als voldoende pilots zijn uitgevoerd en met succes, kan de gemeente overwegen bepaalde oplossingen verplicht te gaan stellen via vergunningen en verordeningen.

**Wat nieuw?**

De verschillende bouwlogistieke oplossingen zijn inmiddels ontwikkeld. Daarom starten we als gemeente geen nieuwe eigen bouwlogistiekprojecten meer.

**Financiën**

Voor de invulling van de stimulerende en faciliterende activiteiten binnen het thema Bouwlogistiek heeft Utrecht € 25.000 nodig.



## 8. Nieuw thema: consumentenlogistiek

Door de toename van e-commerce en individualisering van producten gaan steeds meer goederenstromen direct naar de consument. Daarom wordt consumentenlogistiek een nieuw thema in het nieuwe actieplan. De inzet is gericht op het verminderen van de voertuigkilometers in woonstraten en het verhogen van de afleverzekerheid (vaker succesvol kunnen afleveren in plaats van meerdere keren moeten langskomen), waarbij de gekozen (afhaal)oplossingen in lijn moeten zijn met het detailhandelsbeleid van de gemeente.

### Relevante ontwikkelingen

- E-commerce groeit sterk. De directe goederenstroom naar de consument neemt enorm toe. Afleveren bij de consument levert echter vaak problemen op. Dit leidt tot inefficiëntie en onnodige kilometers in met name woonwijken.
- Het concept afleverpunten is vanzelf verder ontwikkeld. Dit is gunstiger dan thuislevering: er is geen sprake van niet-thuis-situaties én de afleverpunten zijn beter bereikbaar voor vrachtverkeer. Alleen: er is nog steeds sprake van naast elkaar functionerende systemen. Dit is niet efficiënt voor de stad als geheel.

### Acties Consumentenlogistiek in 2015–2020

- *Stimuleren samenwerking afleverpunten consumentenlogistiek*  
Vervoerders en ook steeds meer winkelketens zetten hun eigen netwerk van afleverpunten (pick up points) op. Een afleverpunt wordt opgezet als er voldoende vraag is. Aan de andere kant gebruiken consumenten een afleverpunt pas, als het in de buurt is. Als afleverpunten door meerdere vervoerders en bedrijven kunnen worden gebruikt, is dit efficiënter. Ook een lagere prijs ten opzichte van thuisbezorging kan het gebruik bevorderen. We bekijken of het zinvol en mogelijk is een samenwerking van afleverpuntaanbieders te realiseren, eventueel als lokale pilot.
- *Locaties afhaalpunten en kluizenwanden*  
Het concept afleverpunt in winkels begint wijd verspreid te raken. Na een aarzelende start zetten ook steeds meer bedrijven – zoals DHL en PostNL – een netwerk van kluizenwanden op als afleverpunt.  
Ondertussen beginnen bedrijven te vragen om locaties voor deze wanden. De kluizenwanden vergen echter ruimte, die er niet altijd is. Tegelijkertijd hebben wij wellicht voorkeurslocaties voor nieuwe locaties voor een kluizenwand en voor andere vormen van afleverpunten. We bepalen hiervoor een strategie plus hoe vervolgens te stimuleren dat deze afleverpunten op die locaties komen.
- *Afleverconcepten in nieuwbouw*  
In het buitenland zijn afleverboxen bij woningen gerealiseerd, zodat pakketten op elk moment kunnen worden afgeleverd bij huis. We zoeken naar mogelijkheden om als pilot iets dergelijke te realiseren in een nieuwbouwproject in Utrecht.

### Financiën

Voor de invulling van de activiteiten binnen het thema Consumentenlogistiek heeft Utrecht € 50.000 nodig.

## 9. Financiën

### Benodigd budget

In totaal is het volgende gemeentelijk budget nodig voor de uitvoering van de maatregelen in het Actieplan Goederenvervoer Utrecht 2015–2020 (excl. BTW), waarbij de uitvoering zich overigens concentreert in de periode tot en met eind 2018:

Thema	Benodigd budget totaal	<i>Eigen projecten, financiering gemeente</i>	<i>Beter Benutten *), financiering gemeente</i>	<i>Beter Benutten *), financiering derden **)</i>
Innovatie	€ 218.000	€ 150.000	€ 50.000	€ 18.000
Bevoorrading	€ 788.000	€ 125.000	€ 200.000	€ 463.000
Port of Utrecht	€ 1.143.000	€ 250.000	€ 350.000	€ 543.000
Bouwlogistiek	€ 25.000	€ 25.000	–	–
Consumenten-logistiek	€ 50.000	€ 50.000	–	–
Programma-uitvoering **)	€ 400.000	€ 400.000	–	–
<b>TOTAAL</b>	<b>€2.624.000</b>	<b>€ 1.000.000</b>	<b>€ 600.000</b>	<b>€ 1.024.000</b>

\*) De Beter Benutten projecten zijn:

bij Innovatie: MNL.BBV.506 Laad- en losplaatsgebruik;

bij Bevoorrading: MNL.BBV.104 Stadsdistributie stop & drop; en

bij Port of Utrecht: MNL.BBV.507 Logistiek Ontkoppelpunt en MNL.BBV.508 Truckspotting)

\*\*) De financiering van derden is opgenomen in de projectbegrotingen van de Beter benutten projecten. Het bestaat uit Rijksbijdrage, bijdragen van bedrijven en/of provinciale bijdragen.

\*\*\*) Dit zijn de personele kosten van de gemeente voor de uitvoering van projecten en het programmanagement, waarbij uitgegaan is van concentratie van de uitvoering in de periode tot eind 2018.

### Dekking

Bij de uitvoering van het eerste actieplan goederenvervoer is budget overgebleven. Het besteedbaar restbudget bedraagt € 1,9 mln (€ 2,4 mln resteert op autorisatie, maar hiervan is € 0,5 mln subsidie die is gekoppeld aan specifieke projecten en niet aan nieuwe projecten in het nieuwe actieplan kan worden besteed. Hiervan dient circa € 0,9 mln gereserveerd te blijven voor het handhavingssysteem van het voetgangersgebied. Dit betekent dat er voor het nieuwe actieplan naar verwachting een besteedbaar restbudget is van ca. € 1,0 mln.

Voor de € 0,6 mln gemeentelijke cofinanciering van Beter Benutten wordt in de Voorjaarsnota 2015 budget vrijgevraagd. De bijdrage van € 1,024 mln van derden komt beschikbaar als het Beter Benutten Vervolg pakket regionaal wordt vastgesteld.

Mochten Beter Benutten projecten in de Voorjaarsnota 2015 niet worden gehonoreerd, dan zal gezocht worden naar alternatieve investeringsbronnen (subsidies van andere overheden, werk met werk maken binnen de gemeente). Mocht dit niet haalbaar blijken, dan worden projecten soberder of niet uitgevoerd.

# **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:

<b>Knoppen maatregelen voor stappen op weg naar ZES Utrecht</b>			
	<b>beïnvloedingsknoppen gemeente</b>	<b>beïnvloedingsknoppen ondernemers</b>	
<b>1. Gebied en tijd</b>			
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 vervuilerder en schoner vervoer		
<b>2. Ontheffingen en vergunningen</b>			
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	
<b>3. Faciliteren goederenvervoer fysiek / organisatorisch</b>			
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	bedrijfsleven neemt bij business case over	
	boten, haalbare business case creëren voor		
	schoon vervoer over water		
<b>4. Verbodsmaatregelen</b>			

A. milieuzone *	handhaven/uitbreiden milieuzone vracht/ bestel	versnellen verschuiving 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

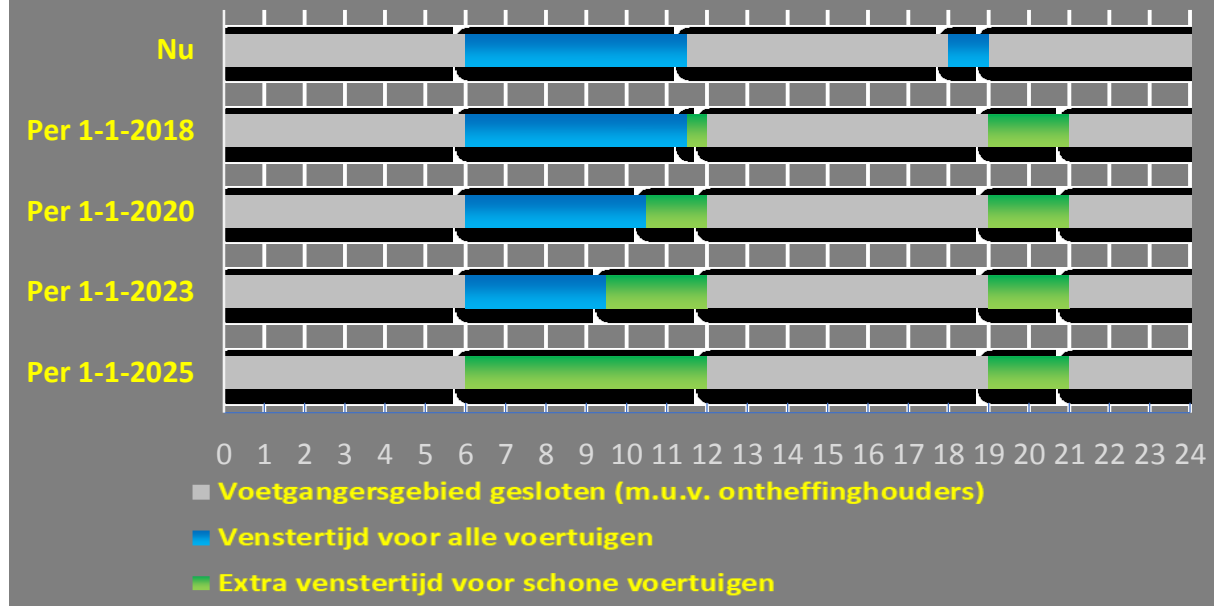
In hoofdlijnen geeft onderstaande grafiek weer hoe we middels de venstertijden stapsgewijs verschoning afdwingen en het principe van de vloer vrij tussen 12 en 19uur invulling geven en hoe we aansluiten bij het feit dat zondag een winkeldag is, die ook enige reguliere bevoorrading vraagt.

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<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> kwartaal 2017, start living lab 2<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 herzielt 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<sup>e</sup> 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

