

Uitvoeringsprogramma bouwlogistiek 2023-2026: schoon en efficiënt

Dit Uitvoeringsprogramma beschrijft en bundelt de ambities die de Gemeente Utrecht heeft op het gebied van een schonere en efficiëntere bouwlogistiek en welke concrete acties en maatregelen wij nemen om deze ambitie te halen. Doordat wij deze stappen nemen moet de bouwsector schonere en minder voertuigen inzetten. Dit doen we door aanpassingen te maken in het aanbestedingsproces en in het BLVC-kader. Ook stimuleren en faciliteren we het gebruik van (tijdelijke) bouw hubs. Het plan kent vijf maatregelen en plaatst deze in een tijdspad.

Aanleiding voor dit Uitvoeringsprogramma

De Gemeente Utrecht streeft naar Gezond stedelijk leven voor iedereen. Hierin staan gezondheid, duurzaamheid en leefbaarheid voorop. Deze kernwaarden staan centraal in alle facetten van de stad, zo ook in de bouw. Tegelijkertijd staat Utrecht voor een aanzienlijke bouwopgave: naar verwachting zal het inwonersaantal groeien van ongeveer 360.000 nu naar 455.000 in 2040. Om deze groei op te vangen, gaat de Gemeente Utrecht tot 2040 zo'n 60.000 woningen bijbouwen. Dat is gemiddeld bijna 3500 nieuwbouwwoningen per jaar. Ter vergelijking: in 2021 zijn binnen de Gemeente Utrecht iets meer dan 3000 nieuwbouwwoningen opgeleverd (bron: [Nieuwbouw | Utrecht Monitor \(schaduw\) \(utrecht-monitor.nl\)](#)). Als er niets verandert, gaat het aantal bouwlogistieke bewegingen naar verwachting enorm toenemen.

Een aanzienlijk deel van de afgelegde ritten en uitstoot binnen de stad komt van bouwlogistiek en bouw gerelateerde voertuigen: 30% van de stadslogistieke bewegingen en 27% van de uitstoot van alle voertuigen (Outlook Bouwlogistiek, TNO). In Utrecht vinden ruim 30 miljoen logistieke vervoersbewegingen plaats per jaar; zo'n 10 miljoen daarvan zijn bouwlogistieke ritten. Veel van deze ritten vinden plaats met diesel-aangedreven vrachtwagens en bestelbussen, die gemiddeld voor minder dan de helft gevuld zijn (bron: CBS). Ook wordt een aanzienlijk deel van de ritten gereden zonder belading (gemiddeld 56% in de bouw, Bron: Dashboard Goederenvervoer Utrecht). Als we de bouwlogistiek niet anders gaan inrichten, dan levert de groei van de stad een negatieve bijdrage aan de duurzaamheidsambities van de Gemeente Utrecht. Daarnaast maakt de huidige stikstofproblematiek de transitie naar schoon bouwen noodzakelijk. Het is dus nodig om het bouwvervoer schoner en efficiënter in te richten. In dit plan beschrijven we onze ambitie en de stappen die wij nemen om de bouwlogistiek schoner en efficiënter te maken. Dit moet leiden tot een afname van de bouwlogistieke bewegingen (-10%) en minder uitstoot (-15%) van bouwlogistieke voertuigen door bedrijven in 2025, terwijl wij meer gaan bouwen.

Ambitie: schone en efficiënte bouwlogistiek

De Gemeente Utrecht zet in op het schoner en efficiënter maken van bouwlogistieke stromen. Deze stromen behelzen zowel de goederen-, materiaal- als personeelsstromen van en naar de bouwplaats. Concreet betekent dit dat we inzetten op het verminderen van schadelijke emissies en het verminderen van het aantal vervoersbewegingen. We willen dat initiatiefnemers en opdrachtgevers van bouwprojecten hun bouwplaats en bouwlogistiek zo snel mogelijk Zero Emissie inrichten. Met deze ambitie verbeteren we de leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en luchtkwaliteit van Utrecht. Dit doen we door een Zero Emissie Zone in te stellen voor bestel- en vrachtauto's vanaf 2025 en Zero Emissie bouwplaatsen vanaf 2030. Vanaf 2030 moeten bouwers van gemeentelijke projecten hun bouwlogistiek Zero Emissie inrichten, in lijn met de ambitieuze emissie-eisen uit het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Hiermee positioneren we ons als koploper. Tot 2030 gaan we bouwers van gemeentelijke projecten met bestaande instrumenten stimuleren de bouwlogistiek zero-emissie in te richten. Onder gemeentelijke projecten verstaan we bijvoorbeeld nieuwbouwprojecten in Rijnvliet of infrastructuur werken. Bouwers van particuliere initiatieven gaan we ook stimuleren hun bouwvervoer zero-emissie in te richten. De ruimte om aan deze projecten harde eisen te stellen is beperkt.

Ook stimuleren we bouwers van zowel gemeentelijke als particuliere projecten via diezelfde instrumenten om de bouwlogistiek efficiënter in te richten, en zo het aantal ritten met 30% te reduceren. Met deze ambitie streven we naar een verbetering de leefbaarheid in de stad, onder andere door de vermindering van de uitstoot van de voer- en vaartuigen en minder bouw gerelateerd verkeer op de weg. De afname van bouwverkeer draagt ook bij aan een

verbetering van de veiligheid op de weg en van de bereikbaarheid van de stad. Emissiereductie draagt bij aan een betere luchtkwaliteit en het klimaat.

De ambitie sluit aan bij akkoorden die de Gemeente Utrecht gesloten heeft met andere overheden en marktpartijen, zoals het Klimaatakkoord, Schone Lucht Akkoord, convenant Schoon en Emissieloos Bouwen en de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek. Deze akkoorden streven alle naar zero-emissie bouwlogistiek en -materieel, waarbij het gaat om de emissies van CO₂, NO_x en fijnstof. Naast emissiereductie definieert de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ook het beperken van geluid als doel.

In aansluiting op deze akkoorden heeft de Gemeente Utrecht ook eigen doelen voor bouwlogistiek geformuleerd. Deze doelen staan beschreven in de Ruimtelijke Strategie Utrecht, het Mobiliteitsplan 2040, de nota 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' en Utrecht Circulair. Deze documenten formuleren de volgende doelen voor bouwlogistiek: het minimaliseren van de impact van bouwlogistiek op kwetsbaar erfgoed; het minimaliseren van de impact op de groene, gezonde en klimaatbestendige leefomgeving; het beperken van de hinder voor de omgeving; het verbeteren van de gezondheid van inwoners; en het bouwen zonder vervuiling voor de leefomgeving. Dit plan geeft mede invulling aan die bestaande doelen. Een andere manier waarop we hieraan werken is door het weren van de meeste vervuilende mobiele werktuigen in de stad. Ook hier streven we uiteindelijk naar een Zero-emissie situatie.

De huidige wet- en regelgeving verhindert dat wij bouwlogistiek kunnen reguleren. We kunnen wel aan gemeentelijke projecten eisen stellen, maar hiermee bereiken we niet alle bouwprojecten en alle bouwlogistiek in de stad. Samen met het ministerie van I&W, provincies en andere gemeenten zetten wij in op aanpassingen van wet- en regelgeving om de ambitie te kunnen verankeren in regelgeving en deze, afdwingbaar en handhaafbaar te maken.

Huidige maatregelen, instrumenten en trajecten Gemeente Utrecht

Bouwprojecten kunnen worden opgedeeld in gemeentelijke projecten en particuliere initiatieven. Bij gemeentelijke projecten wordt na een aanbestedingsprocedure de vergunning verleend. Bij particuliere initiatieven vraagt de initiatiefnemer alleen een vergunning aan. Sommige kleinere bouwprojecten zijn vergunningsvrij, bijvoorbeeld het plaatsen van aanbouw.

Rondom deze processen zijn er verschillende bestaande instrumenten om eisen of wensen door te voeren. Bij de aanvraag van een vergunning is het aanleveren van een BLVC-plan verplicht bij een aantal projecten. Bijvoorbeeld als de bouwsom boven de €100.000 komt of op lastige locaties, zoals in de binnenstad. Dit geldt dus voor zowel gemeentelijke projecten als particuliere initiatieven. In dit plan licht de aanvrager toe hoe hij zorgdraagt voor de aspecten Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Bij gemeentelijke projecten is de gemeente zelf de aanvrager, en dus verantwoordelijk voor het BLVC-plan. In sommige gevallen vraagt de gemeente het opstellen van dit plan in de aanbesteding uit aan de bouwer, vaak via de gunningscriteria. In deze criteria kan de gemeente ook andere wensen opnemen. Bij aanbestedingen kan de gemeente verder eisen opnemen in het Programma van Eisen. Ook kunnen gemeente en bouwer afspraken maken in een anterieure overeenkomst. .

Wanneer hebt u een Utrechts Bouwveiligheidsplan (BLVC) nodig?

Aan de hand van onderstaande vragenlijst ziet u:

- of de bouw- of sloopwerkzaamheden tot overlast leiden
- wat de bouwwerkzaamheden zijn
- wat de tijdstippen zijn waarop de werkzaamheden plaatsvinden
- wat de situatie ten opzichte van woningen is

Als u een van de vragen met 'ja' beantwoordt, kunnen de werkzaamheden tot hinder leiden. U bent dan verplicht een Utrechts Bouwhinderplan op te stellen.

Vragen

- Is het project > € 1.000.000 (excl. btw) aan totale projectkosten?
- Gaat er een omvangrijke, ingrijpende sloop aan vooraf?
- Duurt het project langer dan 1 jaar?
- Heeft het project een gevoelige bestemming of zijn er veel zienswijzen?
- Veroorzaken de werkzaamheden overlast (overdag, 's avonds, 's nachts)?

Op dit moment zijn er geen standaard eisen of wensen op het gebied van bouwlogistiek die de Gemeente Utrecht gemeente breed opneemt in zowel gemeentelijke projecten als particuliere initiatieven. Op eigen initiatief stelt de

projectleiding wel eens eisen of wensen op dit gebied. Zo werkt de projectorganisatie Leidsche Rijn bijvoorbeeld met een gunningscriterium Schoon materieel en voertuigen. Ook dagen zij, door middel van een (soort) BLVC-plan, inschrijvers op aanbestedingen uit om de overlast tot een minimum te beperken. Bij de bouw van de Merwedekanaalzone moeten bouwers de kentekens van de gebruikte voertuigen aanleveren. De gemeente kan dan controleren of de voertuigen van de afgesproken uitstootklasse zijn. Zowel Leidsche Rijn als Beurskwartier heeft het beperken van vervoersbewegingen opgenomen als gunningscriterium. Inschrijvers geven aan hoeveel vervoersbewegingen ze per voertuigtype maximaal verwachten, waarna het gewogen aantal vervoersbewegingen per type wordt berekend aan de hand van een weegfactor. Schone(re) voertuigen krijgen een lagere weegfactor.

Binnen de Gemeente Utrecht is de afdeling Toezicht en Handhaving Bebouwde Omgeving binnen VTH bezig een document 'Bouwregels in Utrecht' op te stellen. In dit document geven we aan welke elementen bouwers per onderwerp verplicht uit dienen te werken. Dit document is bedoeld als juridisch kader en als communicatiemiddel richting bouwers. Het voornemen is om aan het BLVC de letter M van milieu toe te voegen. Bij invoering van de Wet kwaliteitsborging (Wkb) komen toezichthouders op minder bouwplaatsen, waardoor de opvolging onder druk kan komen te staan.

Privaat en publiek recht in de bouw

Het bouwrecht omvat alle rechtsregels die met bouwen te maken hebben. Het is een breed rechtsgebied met regels van zowel publiek- als privaatrechtelijke aard. Het publiekrecht geeft regels over de verhouding tussen de burger en de overheid. Op het gebied van het bouwrecht valt dan bijvoorbeeld te denken aan door de overheid gemaakte bestemmingsplannen of wetgeving zoals het Bouwbesluit. Onder de Omgevingswet gaat het om bijvoorbeeld het Omgevingsplan en het Besluit bouwwerken leefomgeving.

Privaatrecht, ook wel civiel of burgerlijk recht genoemd, geeft regels voor de onderlinge verhouding tussen partijen. Op het gebied van het bouwrecht valt dan bijvoorbeeld te denken aan de contractuele afspraken die gemaakt zijn tussen een aannemer, opdrachtgever en architect voor het bouwen van een bedrijfspand, woning of ander werk.

Toezicht en handhaving door inspecteurs van de gemeente kan in principe alleen plaatsvinden op publiekrechtelijke afspraken. Het gaat hierbij in het momenteel geldende wettelijke kader om regels in bestemmingsplannen, vergunningen en het Bouwbesluit.

Over afspraken die we privaatrechtelijk maken (zoals in de Anterieure Overeenkomst (AO) of in het Programma van Eisen) zijn eventueel afspraken mogelijk om bouwinspecteurs een signalerende rol te geven. Het opleggen van sancties moet dan door de opdrachtgevende partij plaatsvinden.

Huidige maatregelen, instrumenten en trajecten andere gemeenten

Andere grote gemeenten zijn ook bezig met de verduurzaming van bouwlogistiek. Zo vraagt de gemeente Eindhoven standaard om een bouwlogistiek plan bij aanbestedingen en grondtransacties. In dit plan gaan bouwers in op de te nemen maatregelen om vermindering van transportbewegingen en veilige transportbewegingen van zowel materieel als personeel te bereiken, het aantal bewegingen dat zij mogelijk gaan verminderen en hoe ze omgaan met beperkte ruimte voor opslag en parkeren. Ook eist de gemeente in de anterieure overeenkomst een inspanningsverplichting ten aanzien van ritreductie.

In Rotterdam loopt momenteel een subsidieregeling voor ritreductie voor bouwprojecten. Om hiervoor in aanmerking te komen, geven bouwers aan welke maatregelen ze nemen om minder ritten te gebruiken. TNO beoordeelt of de voorgestelde maatregelen leiden tot voldoende ritvermindering om subsidie te krijgen. De gemeente controleert of bouwers de voorgestelde maatregelen ook echt toepassen. Den Haag is bezig een vergelijkbare subsidieregeling op te zetten. Rotterdam werkt daarnaast ook met het BLVC. Bij de vergunningaanvraag willen ze een BLVC-plan verplicht stellen. Ze zijn ook bezig met gebiedsspecifieke BLVC-kaders.

Ook heeft Rotterdam recent het onderhoud aan gemeentelijke gebouwen aanbesteed. Hierin hadden zij een gunningscriterium Zero Emissie opgenomen, waarbij de eis was dat de bouwer aan het eind van de bouw emissieloos moest rijden. Hoe eerder zij dat zouden bereiken, hoe meer punten de inschrijver kreeg. Ook is Rotterdam bezig een gunningscriterium Emissievrij Transport standaard op te nemen.

Daarnaast beweegt Rotterdam richting gebiedsgerichte coördinatie. Zo willen ze een eis opnemen dat bouwers samen een overeenkomst sluiten waarin zij beschrijven hoe ze met elkaar omgaan. Ook zijn ze de mogelijkheden van

een control tower aan het verkennen. Met zo'n systeem regelt de gemeente de regie op bouwontwikkelingen centraal. Een gebied waarin bouwontwikkelingen door verschillende aannemers plaatsvinden, beschouwen zij als één ontwikkeling. Ze stemmen zo de processen van de verschillende ontwikkelingen op elkaar af.

In Amsterdam kun je alleen een bouwvergunning krijgen bij een goedgekeurd BLVC-plan. Zij werken ook met gebiedsspecifieke BLVC-kaders. Daarnaast heeft Amsterdam ervaring met het beoordelingscriterium Emissieloos werken. Inschrijvers krijgen een hogere score toegekend als het aantal transportbewegingen geminimaliseerd wordt. Ook is Amsterdam bezig bouwlogistiek meer SMART te borgen in de BLVC-eisen, en heeft het ervaring opgedaan met het gunnen op het minste aantal vervoersbewegingen.

Nu te nemen stappen

De huidige wet- en regelgeving verhindert dat wij bouwlogistiek kunnen reguleren. Utrecht en andere overheden blijven de gesprekken voeren met I&W om bouwlogistiek te kunnen reguleren. Tot die tijd kiest Utrecht om zelf stappen te zetten naar schonere en efficiëntere bouwlogistiek. Uit de opgehaalde informatie uit Utrecht en andere steden hebben we een aantal te nemen stappen afgeleid. We gaan deze stappen verder uitwerken in het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer 2023-2026.

Wij zien twee belangrijke uitgangspunten bij de stappen:

- A. Stap-voor-stap aanpak. Per stap kijken wat snelle aanpassingen zijn die werken om bouwlogistiek schoner en efficiënter te maken, om daarna eventueel bij te sturen. Belangrijk in dit plan is het periodiek evalueren van de effecten van de gestelde eisen en wensen.
- B. Eenheid in maatregelen tussen de steden en binnen de Gemeente Utrecht. We willen zoveel mogelijk aansluiten bij methoden ter verduurzaming van bouwlogistiek die al in werking zijn. Een ander belangrijk uitgangspunt is dat de praktische uitwerking van de aanpassingen naar wens moet zijn. Een voorbeeld hiervan is de controleerbaarheid en handhaafbaarheid.

We zetten met dit Uitvoeringsprogramma bouwlogistiek concreet in op het verminderen van emissies van bouwverkeer, en het verminderen van het aantal vervoersbewegingen van bouwlogistiek. We werken beide sporen uit in zowel het traject rondom de gemeentelijke projecten als het traject rondom particuliere initiatieven. We realiseren ons hierbij dat onder de Omgevingswet en de Wet kwaliteitsborging bouwen veel varianten ontstaan van vergunningsplichtige, meldingsplichtige of vergunningsvrije situaties. Voor elk van de situaties onderzoeken we welke instrumenten passend zijn, mogelijk zijn en daadwerkelijk iets op kunnen leveren.

De volgende maatregelen gaan we nemen:

1. *Verminderen van emissies in het aanbestedingsproces van de Gemeente Utrecht*
Om de uitstoot van bouwverkeer te verminderen, nemen we in het aanbestedingsproces een gunningscriterium 'Schoon transport' op. Inschrijvers geven aan wat zij gaan doen om emissies te reduceren, en hoe ze dat gaan doen. Hoe duurzamer (en innovatiever) de plannen, hoe groter de beloning via een fictieve korting op de inschrijfprijs. Hierdoor is het mogelijk dat een duurdere inschrijving de aanbesteding wint. Dit moet een extra stimulans zijn om grotere stappen te zetten in het verminderen van emissies. Hierbij dienen zij ook aan te geven met welk(e) type(n) voertuig(en) zij zullen rijden. Hoe groter het aandeel schone(re) voertuigen, hoe hoger de score. De minimale eisen aan de voertuigen gaan we gelijk stellen aan het 'Ambitieuze niveau bouwlogistiek' uit het convenant 'Schoon en Emissieloos bouwen'. De uiteindelijke opdrachtnemer is tevens verplicht per dag de kentekens van de gebruikte voertuigen aan te geven bij de gemeente. De gemeente kan desgewenst controleren of de gebruikte voertuigen niet meer uitstoten dan het afgesproken voertuigtype, via de Rapport Emissievrije Vloot. Dit zijn privaatrechtelijke afspraken.
2. *Toevoegen van het element 'emissies' aan Milieu in het BLVC-kader voor vergunningsplichtige bouwprojecten*
We sluiten aan bij de ontwikkelingen 'Bouwregels in Utrecht' en het uitbreiden van BLVC-plannen met een 'M'. Onder de M van milieu voegen we het element 'emissies' toe. We geven aan of het een verplichting is of een advies aan inschrijvers om emissies te reduceren, en zij geven aan hoe ze dat gaan doen. Als het mogelijk is om een verplichting op te leggen, dienen bouwers aan te geven met welk(e) type(n) voertuig(en) ze gaan rijden. Het melden van de kentekens van de gebruikte voertuigen bij de gemeente, is ook hier van toepassing. Ook hier kan de gemeente de controle uitvoeren via Rapport Emissievrije Vloot.
3. *Reduceren van ritten door bouwvoertuigen in gemeentelijke projecten*
Reductie van ritten door bouwverkeer gaan we stimuleren door een gunningscriterium 'Efficiënte

bouwlogistiek' op te nemen in het aanbestedingsproces. Hoe duurzamer (en innovatiever) de plannen, hoe groter de beloning via een fictieve korting op de inschrijfprijs. Hierdoor is het mogelijk dat een duurdere inschrijving de aanbesteding wint. Dit moet een extra stimulans zijn om grotere stappen te zetten in het verminderen van ritten. Inschrijvers dienen hierbij het verwachte aantal vervoersbewegingen per uitstootklasse aan te geven, waarbij elke klasse een weegfactor heeft. Schone(re) voertuigen hebben een lager gewogen aantal vervoersbewegingen. Kentekens van de gebruikte voertuigen dienen bij de gemeente aangeleverd te worden. Met slimme toepassingen (bijvoorbeeld automatische kentekenplaatherkenning (ANPR) camera's of ritregistratie systemen) controleren wij of de bouwers zich houden aan de afspraken. Ook dienen inschrijvers de getallen te onderbouwen in een 'Aanpak bouwlogistiek'. Deze aanpak wordt beoordeeld, op een schaal van slecht tot uitstekend.

4. *Toevoegen van het element 'efficiënte bouwlogistiek' aan Milieu in het BLVC-kader voor vergunningsplichtige bouwprojecten*

Om de ritreductie te stimuleren, nemen we in het BLVC, onder de M van milieu, het element 'efficiënte bouwlogistiek' op. De bouwer dient hier aan te geven wat hij gaat doen om het aantal vervoersbewegingen te reduceren, en hoe hij dat gaat doen. Ook dient hij de controleerbaarheid van de maatregelen aan te geven. De controle willen we uitvoeren met slimme toepassingen, zoals ANPR-camera's of registratiesystemen.

5. *Stimuleren en faciliteren van (tijdelijke) bouwhubs*

Hubs zijn een beproefd middel om vervoersbewegingen te verminderen ([Slimme bouwlogistieke concepten in de praktijk | TNO](#)). Om de ritreductie te stimuleren, streeft de Gemeente Utrecht daarom naar een effectief netwerk van bouwhubs. In dergelijke hubs worden materiaal- en personeelsstromen gebundeld en vindt overslag plaats naar andere typen (veelal schonere en kleinere) voer- en vaartuigen. Gebundeld, in elkaar gezet en op afroep kunnen goederen naar de bouwplaats worden vervoerd, just-in-time en met minder hinder voor de omgeving.

Om deze bouwhubs mogelijk te maken, stimulerend en faciliteren wij bouwhubs. Een mogelijke vervolgstap is een onderzoek naar de beschikbaarheid van ruimte voor (tijdelijke) bouwhubs. De Gemeente Utrecht geeft de markt echter graag de vrijheid om te innoveren en andere methoden voor ritbesparing te bedenken. Bijvoorbeeld door over het water te vervoeren. Ook daar zetten wij op in en ondersteunen de markt om dit mogelijk te maken.

In sommige gevallen kan het zijn dat we een specifieke oplossing voorschrijven. Dit kan gebeuren bij projecten in bepaalde gebieden, bijvoorbeeld het voorschrijven van het gebruik van een bouwhub in een gebied waar weinig ruimte op de bouwplaats is.

Een aandachtspunt bij het toevoegen van gunningscriteria, is de benodigde afweging tussen de verschillende gunningscriteria. Het uitvragen van te veel criteria leidt tot te hoge transactiekosten voor de aannemer, waardoor de baten wellicht niet meer opwegen tegen de kosten. Per project zal de afweging gemaakt moeten worden welke criteria prioriteit krijgen.

Beoogd resultaat

Met de maatregelen benoemd in dit Uitvoeringsprogramma, hebben we de ambitie om in 2025 per vergunningsplichtig project een geschatte emissiereductie van ten minste 15% en een ritreductie van ten minste 10% ten opzichte van 2022.

De termijn waarop resultaat van de voorgestelde maatregelen zichtbaar zal zijn, verschilt per instrument. De eerste resultaten van de toevoegingen aan het BLVC verwachten we voor in elk geval 2025. Die van de nieuwe gunningscriteria vanaf 2025. De Gemeente Utrecht blijft bouwhubs stimuleren, waarbij we nu al resultaten zien per project. Opschaling zorgt voor een grotere impact, deze impact verwachten we in 2025 te zien.

Rol gemeente

Als gemeente pakken we een stimulerende en faciliterende rol. Met bovenstaande stappen vragen we bouwers om hun bijdrage te leveren aan schone en efficiënte bouwlogistiek. Om hen hierin te stimuleren, ondernemen we de volgende acties:

- In stap 1 en 3 geven we een fictieve korting op de inschrijfprijs bij de aanbesteding. Dit houdt in dat inschrijvers aangeven wat zij gaan doen om emissies te reduceren, en hoe ze dat gaan doen. Hoe duurzamer (en innovatiever) de plannen, hoe groter de beloning via een fictieve korting op de inschrijfprijs. Hierdoor is het mogelijk dat een duurdere inschrijving de aanbesteding wint. Dit moet een extra stimulans zijn om grotere stappen te zetten in het verminderen van emissies.

- We geven privileges aan bouwers die duurzame, innovatieve plannen uitvoeren. Voorbeelden hiervan zijn gebruik mogen maken van de busbaan of verruimde venstertijden. Deze privileges zorgen ervoor dat bouwers sneller (en dus efficiënter en duurzamer) op de bouwplaats kunnen komen.
- We onderzoeken (stap 5) de beschikbare ruimte voor (tijdelijke) bouwhubs. Inzicht in (tijdelijke) hub locaties en voorwaarden (kosten) voor het gebruik van deze locaties maakt het ‘gemakkelijker’ voor bouwers en ontwikkelaars te kiezen voor het bouwen via een hub.
- Vóór de bouw, bij het toetsen van bouw voorstellen, denken we mee over mogelijke methoden om de bouwlogistiek nog schoner en/of efficiënter in te richten. We zien de transitie naar schonere en efficiëntere bouwlogistiek als een gezamenlijke verantwoordelijkheid, en richten de samenwerking ook graag zo in. Onder andere door de inzet van Logistiek Makelaars. De Logistiek Makelaar brengt partijen bij elkaar, kan meedenken in logistieke processen en kan ingezet worden voor toezicht op de gemaakte afspraken.

Randvoorwaarden

Om bovenstaande voorstellen succesvol te implementeren in gemeentelijk beleid, zijn een aantal zaken nodig:

- **Handhaving:**
We pakken overtredingen zoveel mogelijk aan tijdens de toezichtsfase, door afspraken te maken, informatie te bieden en naleving te stimuleren. We hanteren hiervoor de Utrechtse handhavingsmix. Soms is handhaven echter onvermijdelijk. Sancties stimuleren bouwers om zich aan gemaakte afspraken te houden. Daarnaast geven ze gewicht aan het belang dat de Gemeente Utrecht hecht aan duurzame en efficiënte bouwlogistiek. Hiervoor is een juridisch kader nodig, dat aan de basis ligt voor sanctioneringsmogelijkheden. Zowel privaatrechtelijk als publieksrechtelijk. Dit is er nu nog niet. We zetten in op slimme toepassingen voor toezicht en handhaving om de huidige uitvoeringscapaciteit niet te belasten.
- **Bouwlogistieke expertise:**
We hebben de juiste expertise nodig om een kwalitatief plan goed te kunnen beoordelen. Deze expertise moeten we binnen het team opbouwen. We werken binnen Utrecht aan gedeelde kennis, waar verschillende organisatieonderdelen profijt van hebben,
- **Communicatie met onderaannemers:**
Ook is de medewerking van onderaannemers vereist. De aannemer committeert zich aan afspraken met de gemeente, maar onderaannemers verzorgen de praktische uitvoering. Een succesvolle uitvoering hangt af van hun medewerking.

Deze randvoorwaarden nemen we op in de uitwerking van de vijf te nemen stappen.

Vervolg

Aangezien één van de uitgangspunten een stap-voor-stap-aanpak is, is het vervolg mede afhankelijk van de effecten van de nu voorgestelde maatregelen. Deze effecten moeten periodiek geëvalueerd worden. Deze ervaring levert ons, samen met de ervaringen uit andere gemeenten, gaandeweg kennis op. Deze kennis zullen we inzetten om het Uitvoeringsprogramma aan te scherpen. Daarnaast zullen andere ontwikkelingen ook invloed hebben op het te volgen pad. Voorbeelden zijn de uitbreiding van de ZE-zone, de aanpak op het weren van vervuilende mobiele werktuigen en de technische ontwikkeling van voertuigen.

Parallel aan deze gemeentelijke trajecten, blijven we nauw in contact met andere gemeenten over ieders ontwikkelingen op dit gebied. Ook blijven we aangehaakt bij het landelijke traject. In dit traject is het Rijk de mogelijkheden aan het verkennen voor een ‘haakje’ in de landelijke wet- en regelgeving om gemeenten meer instrumenten te geven om efficiënte en duurzame bouwlogistiek te eisen. Eventuele ontwikkelingen in dit traject worden ook meegenomen in de aanscherping van het Uitvoeringsprogramma. Het gewenste eindbeeld is de mogelijkheid om ritreductie en zero-emissie bouwlogistiek te verplichten.

Tijdspad

Het tijdspad van de uitvoering van de benoemde stappen verdelen we in drie fasen:

- **Korte termijn acties en resultaten (2023)**
 - o Kennis ophalen en delen over bouwlogistiek binnen de gemeente Utrecht en met andere gemeenten over hun ontwikkelingen
 - o Uitvoeringsprogramma Bouwlogistiek opnemen in Uitvoeringsagenda Goederenvervoer om de stappen uit te voeren
 - o Instellen project team met direct betrokkenen vanuit de gemeente Utrecht
 - o Pilot projecten aanwijzen om processen en aanpassingen in beleid te testen

- Borgen van het Uitvoeringsprogramma bouwlogistiek in BLVC en gunningscriteria. Uitwerking van toezicht via privaatrecht.
- Eerste resultaten zichtbaar van toevoegingen aan BLVC
- Tussentijds evalueren van resultaten en nieuwe ontwikkelingen, eventueel bijsturen
- Gesprekken met Rijk voor wet- en regelgeving om efficiënte en duurzame bouwlogistiek te kunnen eisen voortzetten
- Middellange termijn acties en resultaten (2024-2027)
 - Wet- en regelgeving om efficiënte en duurzame bouwlogistiek te kunnen eisen door het Rijk gemaakt
 - Creëren van ruimte voor bouw hubs
 - Eerste resultaten zichtbaar van nieuwe gunningscriteria
 - Tussentijds evalueren van resultaten en nieuwe ontwikkelingen, eventueel bijsturen
 - 10% reductie van bouwlogistieke bewegingen
 - 15% reductie van emissies door bouwlogistiek
- Lange termijn acties en resultaten (2027-2035)
 - Zero-emissie bouwlogistiek verplicht binnen Gemeente Utrecht
 - Eisen stellen aan bouwlogistiek m.b.t. ritreductie
 - Evt. verplichting om zero-emissie groen bouwverkeer op te leggen vanuit Klimaatakkoord

Benodigde financiële middelen en capaciteit in 2023

Voor de uitvoering van de maatregelen en de eerste fase (korte termijn acties en resultaten 2023) wordt er in 2023 0.15FTE en €45.000 beschikbaar gesteld uit het programma Bereikbaarheid (deelprogramma Anders Reizen – Cluster Goederenvervoer). Daarnaast sluiten we aan op bestaande projecten en programma's binnen de gemeente Utrecht die invloed hebben op de bouwlogistiek. Zoals programma Luchtkwaliteit met het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen en afdeling Toezicht en Handhaving Bebouwde omgeving binnen VTH voor BLVC. Met dit Uitvoeringsprogramma kan de eerste stap (korte termijn acties en resultaten) gerealiseerd worden. De middellange en lange termijn acties worden in die jaren geprogrammeerd.