



Uitvoeringsprogramma goederenvervoer 2023-2026



Gemeente Utrecht

[Utrecht.nl](https://www.utrecht.nl)

Colofon

Projectgroep

Rijk-Jan van Alfen (gemeente Utrecht)
Stan de Caluwé (gemeente Utrecht)
Stefan van Dorp (gemeente Utrecht)
Aart Meijles (gemeente Utrecht)
Erik Regterschot (Royal HaskoningDHV)
Marson Jesus (Royal HaskoningDHV)

Projectmanagement

Stefan van Dorp (gemeente Utrecht)

Opdrachtgever

Katrien de Witte (gemeente Utrecht - Programmamanager Anders Reizen)

Grafische realisatie

OntwerpStudioRuimte

Versiedatum

2 juni 2023

Bestuurlijke besluitvorming

12 juni 2023

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
Voorwoord	5
1. Inleiding	6
2. Goederenvervoer; van strategie naar realisatie	7
2.1 Utrechtse ambitie stadsdistributie	7
2.2 Context en kaders van het goederenvervoersbeleid	8
2.3 Goederenvervoer tot 2040	10
3. Het afwegingskader voor het Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer	14
3.1 Waar gaat het Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer Utrecht over?	14
3.2 De leidende principes voor inzet en prioritering van maatregelen	16
3.3 Samenwerking	17
4 Actielijnen	18
4.1 Ruimte voor logistiek	18
4.2 Toegangsbeleid	18
4.3 Modal shift	20
4.4 Bundelen	20
4.5 Slimme Stadslogistiek	20
5 De Programmaorganisatie Goederenvervoer Utrecht	24
5.1 Samenwerking met stakeholders	24
5.2 Lobby naar het Rijk	26
5.3 Communicatie	26
5.4 Meet- en monitoringsprogramma	26
5.5 Advies geven	27
5.6 Uitvoering: mensen en middelen	27
Bijlagen:	
A. Beschrijving maatregelen uitvoeringsprogramma goederenvervoer Utrecht (projectfiches)	28
B. Begrippenlijst	52

Managementsamenvatting

Aanleiding

Urgentie

Groei van de stad leidt bij ongewijzigde aanpak tot:

- Toename stadslogistieke bewegingen
 - Toename stadslogistieke kilometers
 - Luchtkwaliteit verslechterd
 - Klimaat verslechterd
- Dit heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid

Dilemma

- Ruimte voor stadslogistiek is beperkt
- Alternatieven en voorzieningen voor inzet transitie stadslogistiek nog niet afdoende beschikbaar
- Veel bedrijven voelen geen nut en noodzaak voor verandering
- Bereikbaarheid van de stad verandert door toegangsbeperkingen
- Wij kunnen het niet alleen en bedrijfsleven ook niet. We werken nog onvoldoende samen en delen onvoldoende de mogelijkheden hoe de stad te bevoorraden voor de (nabije) toekomst

Doel

Stadsdistributie duurzamer en efficiënter (slimmer) maken

Strategie

Integrale aanpak voor systeemverandering stadsdistributie nastreven waarin we meer regie voeren en alle relevante partijen een rol geven: alleen via samenwerking gaan we de systeemverandering realiseren en ruimte voor logistiek creëren.

Maatregelen en aanpak

A.1 Ruimte voor logistiek	A.2 Toegangsbeleid	A.3 Modal shift	A.4 Bundelen	A.5 Slimme logistiek
• Logistiek Programma Van Eisen • Kwaliteitsnet • Vrachtwagenparkeren	• Venstertijden • Stadsdistributiecentrum (SDC) ontheffing • Voertuigbeperkingen	• Vervoer over water • LEVV/ Cargobike	• Stadslogistieke Hubs • Pakketbuurtdepots • Bouwlogistiek (inkoop) • Subsidie ontvangers	• Intelligente Laad- en Losplekken • Datagericht ontwikkelen • Intelligente toegang

Voorwoord

Utrecht is constant in verandering. Bij die veranderingen komen uitdagingen kijken, soms zijn die zelfs groter dan de stad zelf. In Utrecht willen we die grote uitdagingen aanpakken, zoals klimaatverandering. Eén van de manieren om ook als stad een bijdrage te leveren aan het tegengaan van klimaatverandering is een andere blik op mobiliteit. Het goederenvervoer van de toekomst moet anders ingericht worden om een leefbare stad te blijven, nu en later.

Die urgentie hebben we meegenomen in de uitwerking van het aan u voorliggende Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer. Met dit plan werken we aan een betere luchtkwaliteit, door te focussen op het emissieloze karakter van het goederenvervoer van de toekomst. De gezondheid van onze bewoners is daarbij prioriteit. Maar ook het verminderen van emissies, waardoor een bijdrage wordt geleverd aan het tegengaan van klimaatverandering, is een uitgangspunt in dit plan. Een derde belangrijke motivatie is het creëren van meer ruimte om te leven voor Utrechters. Minder logistieke bewegingen betekent meer plek voor spelen, bewegen en verplaatsen.

In dit plan pakken we regie op duurzaam goederenvervoer. Bijvoorbeeld bij de bouwlogistiek of op het gebied van pakketpostbezorging. Maar ook de uitdaging om vanaf 2025 de binnenstad stapsgewijs helemaal emissievrij te bevoorraden. Op 1 januari 2025 moeten de nieuwe bestel- en vrachtauto's helemaal uitstootvrij zijn en in 2030 alle bestel- en vrachtauto's in de zero emissie zone. We zetten echt een stap extra, ook met het doel de WHO-advieswaarden van 2021 te halen op het gebied van luchtkwaliteit.

Dit verschil kunnen we alleen maken door écht samen te werken met bedrijven, leveranciers, kennisinstellingen en andere partijen in de stad. Als wethouder Milieu & Emissieloos Vervoer ben ik trots op de toekomstgerichte houding van onze Utrechtse partners en kijk ik uit naar de gezamenlijke zoektocht naar schoner en slimmer goederenvervoer.

Wethouder Eva Oosters

Milieu en Emissieloos vervoer

Inleiding

De doelen voor stadsdistributie in Utrecht staan in de Ruimtelijke Strategie Utrecht, het Luchtkwaliteitsbeleid en het Mobiliteitsplan . We richten ons op het efficiënter en duurzamer maken van de stadsdistributie in Utrecht, om de groei van de stad (bewoners en bezoekers) mogelijk te maken, zonder meer stadslogistieke voertuigbewegingen, uitstoot en overlast. In dit Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer 2023-2026 vertalen we de doelen naar de uitvoering. Dit doen we om de transitie stadsdistributie in Utrecht de komende vier jaar voor elkaar te krijgen.

In de afgelopen twee jaar voerden we de 'aanpak Goederenvervoer 2021-2022' uit. Daarin werkten we vooral aan een de basis op orde krijgen om later te kunnen opschalen. We controleerden en analyseerden de gegevens. Maakten beleidsregels actueel of pasten ze aan en startten logistieke labs (pilots). Ondanks een aantal aansprekende en veelbelovende resultaten, ervaren we dat we meer moeten doen om aanjager én koploper te zijn van de verandering in stadsdistributie; een overgang waarin we regie pakken op goederenvervoer en daarmee:

- de gevolgen en overlast van goederenvervoer in de stad verminderen
- de uitstoot van schadelijke stoffen verlagen
- geluid en trillingen van goederenvervoertuigen beperken
- het totale aantal ritkilometers van bestel- en vrachtauto's terugbrengen.

We willen nu de basis op orde houden, goede voorbeelden uitbreiden (waarbij we ook kijken naar andere steden, ook over de grens), door te testen meer leren of en in welke vorm innovatieve toepassingen kunnen bijdragen aan de ontwikkeling naar stadsdistributie. Wij willen koploper zijn en blijven voor duurzame en slimme stadsdistributie.

Het vervangen van vracht- en bestelauto's op benzine en diesel door uitstootvrije voer- en vaartuigen is niet voldoende om de leefbaarheid van de stad en het klimaat te verbeteren; bundeling en efficiënt goederenvervoer is daarbij noodzakelijk. Niets doen is geen optie. Zonder ingreep en sturing zal het aantal stadslogistieke voertuigbewegingen en de uitstoot (in grote delen van de stad) toenemen en de leefomgeving verslechteren. Om veel te kunnen bereiken gaan we de komende jaren maatregelen en acties uitvoeren die de stadsdistributie veranderen en waarvan de invloed te zien zal zijn. In dit Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer 2023-2026 staat:

- waarom we het gaan doen;
- wat we tot en met 2026 gaan doen
- welk effect en doel we ermee willen halen;
- hoe we het gaan doen;
- en hoe duur dat is.

We hebben de bedoeling van het Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer 2023-2026 besproken en getoetst met interne en externe organisaties en partners. Dit leidde tot het maken van 5 hoofdprogramma-lijnen. We lichten die programmalijnen in dit programma verder toe en we werken de maatregelen en acties verder uit, zodat we echt de stap van strategie naar realisatie kunnen maken. In 2026 zijn we nog niet waar we met de ambitie willen zijn, maar we verwachten dat we wel via de aanpak voor stadsdistributie, de stad leefbaarder te maken.

2. Goederenvervoer; van strategie naar realisatie

Wonen, verblijven, (ver)bouwen en werken in de (binnen)stad zorgt voor vervoer van goederen, nu en in de toekomst. Stadsdistributie zien we daarbij als een zeer belangrijk onderdeel om te zorgen voor de kwaliteit van wonen, werken en verblijven in de stad. We zoeken daarom naar een evenwicht tussen meer ruimte op straat om te leven, schone lucht (gezondheid) en goede bevoorrading. Dit leidt tot scherpe keuzes om de bestaande bevoorradingssystemen, het bevoorradingennetwerk en het aantal en soort voertuigen die gebruikt worden om goederen te vervoeren, te veranderen. In dit hoofdstuk laten wij de noodzaak voor een stevige(r) aanpak zien (paragraaf 2.1), de beleidscontext van deze aanpak (paragraaf 2.2) en welke aanpak we de komende jaren gebruiken (paragraaf 2.3).

2.1 Utrechtse ambitie stadsdistributie

2.1.1 De aanleiding: de urgentie en vraagstukken die op tafel liggen

We verwachten bij ongewijzigd beleid en aanpak, dat de groei van de stad (bewoners en bezoekers) leidt tot een toename van logistieke stromen over de weg in de (binnen)stad. En met de groei van de stadslogistieke verkeersbewegingen en laad- en losactiviteiten zal ook de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen, trillingen en geluid toenemen. Niets doen is geen optie, want onbeperkte groei van de stadsdistributie heeft direct gevolgen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad.

Ook in het coalitieakkoord 2022-2026 kunnen we de urgentie voor de transitie stadsdistributie teruglezen. Daarin wordt de urgentie aangegeven van de grote woningnood in de stad (we moeten versneld gaan bouwen) en de klimaatcrisis (we gaan er alles aan doen binnen onze mogelijkheden om een (stedelijke) bijdrage te leveren aan wereldwijde klimaataanpak). Naast de genoemde 'groei en verdichting' en de klimaatcrisis, zien we nog een aantal moeilijke keuzes als het aankomt op het aanpakken van de stadslogistieke urgentie. Gebrek aan ruimte voor stadslogistiek is een belangrijk probleem. De mobiliteitstransitie (van auto naar fiets, OV en deelmobiliteit), de energietransitie, de aanpak van de luchtkwaliteit en maatschappelijke doelstellingen vragen allemaal om meer ruimte in de stad. Ook stadslogistiek heeft (meer) ruimte nodig om de verandering naar slimme en duurzame stadsdistributie te kunnen maken. Denk daarbij aan het inpandig laden en lossen, de realisatie van stadshubs aan de rand van de stad, buurthubs in de wijken en aangewezen plekken voor laden en lossen in de openbare ruimte (o.a. aan het water) wanneer inpandig laden en lossen niet mogelijk is.

Afbeelding:
Drukke op straat:
Bevoorrading van
Brusselplein in Leidsche
Rijn Centrum



2.1.2 De doelen; wat willen we bereiken?

Om de stadsbrede transitie van goederenvervoer in Utrecht uit te leggen en blijvende verduurzaming van het goederenvervoer te realiseren, hebben we twee algemene doelen.

1. Goederenvervoer moet duurzaam zijn: naar nul uitstoot en geluids- en trillingsarm

Schoner vracht- en bestelverkeer levert een belangrijke bijdrage aan het doel van de gemeente om een gezond(er) leefklimaat te maken, doordat de hoeveelheid uitlaatgassen, het geluid en de trillingen van voertuigen sterk afneemt. De gemeente koos hiervoor met het Raamwerk ZES Utrecht en het raadsbesluit uit december 2020. De gemeenteraad besloot in december 2020 om vanaf 2025 een zero emissie zone voor stadslogistiek in te voeren, even groot als de milieuzone van nu.

2. Goederen moeten efficiënt (slim) naar, van en door de stad vervoerd worden: geen groei van logistieke voertuigbewegingen over de weg in 2040 (t.o.v. 2022).

We willen meer ruimte om in de stad te leven en te zijn. De ontwikkeling van slimme en nieuwe ideeën (zoals bundeling, het gebruik van water in plaats van de weg en het sturen van logistieke stromen via toegangsbeleid) vermindert het aantal voertuigbewegingen over de weg in de stad en verbetert de leefbaarheid van de (binnen)stad.

In paragraaf 5.4 laten we zien hoe we deze twee doelen kunnen meten.

2.2 Context en kaders van het goederenvervoersbeleid

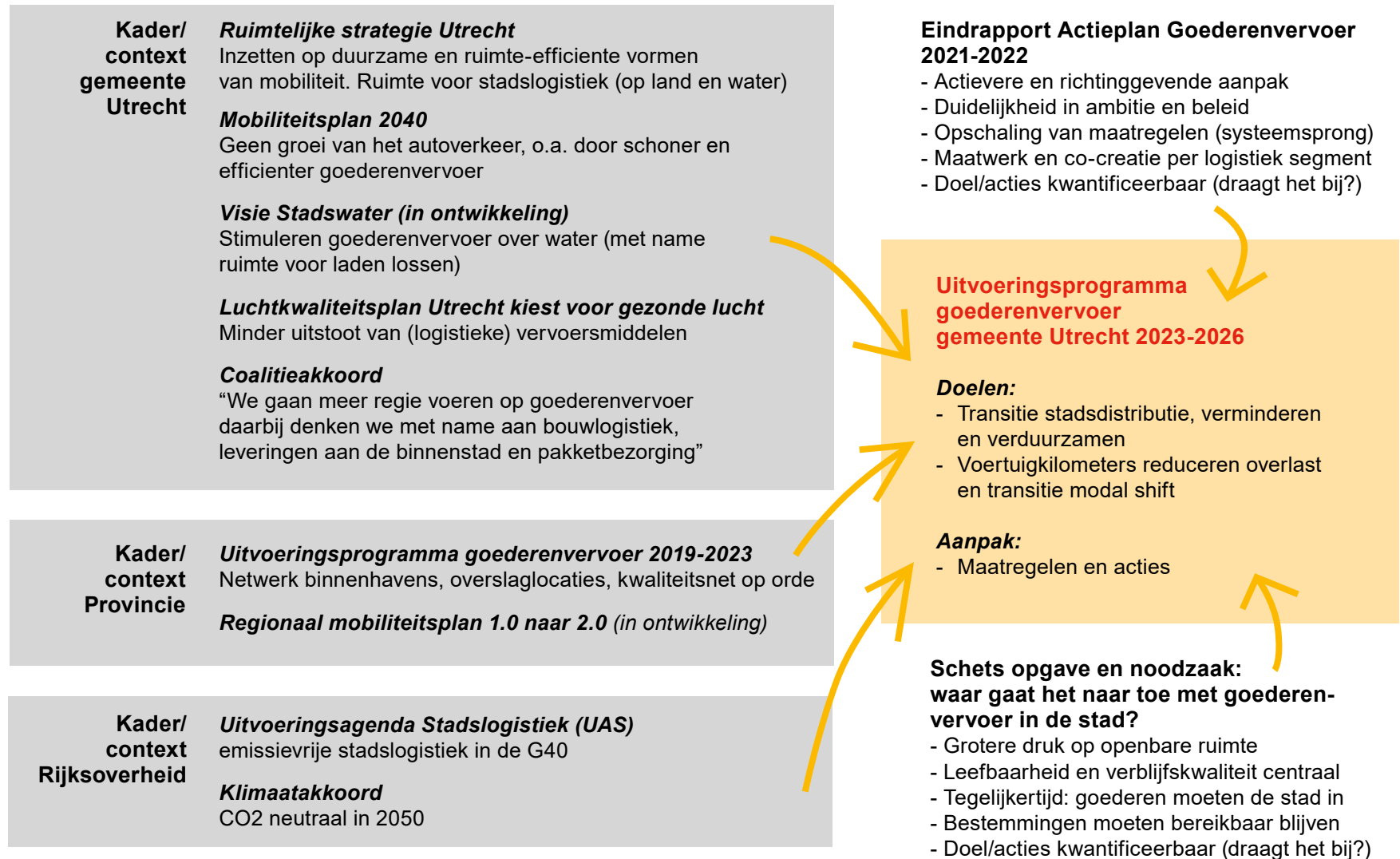
In de Ruimtelijke Strategie Utrecht staat het volgende doel centraal: “gezond stedelijk leven voor iedereen”. Vanuit dat doel zijn ook het Mobiliteitsplan 2040 en het nieuwe luchtkwaliteitsbeleid “Utrecht kiest voor Gezonde Lucht” gemaakt. In allebei de beleidsplannen staan ook de doelen voor Goederenvervoer naar 2040.

De transitie heeft niet alleen te maken met het Mobiliteitsplan 2040 en het Luchtkwaliteitsbeleid als voorwaarden. Ook op nationaal, regionaal en lokaal niveau zijn er veel meer voorwaarden en ontwikkelingen die invloed hebben op het goederenvervoer (zie figuur 1). Ook andere overheidsinstellingen en marktpartijen zien dat we stappen moeten maken en dat we dit samen moeten doen, met de gemeente Utrecht. Nog meer dan eerder is het samenwerken met verschillende organisaties en bedrijven belangrijk om de verandering van Goederenvervoer breed gedragen en effectief voor elkaar te krijgen.

Als we de verschillende beleidskaders samenvatten, blijkt dat we een integrale aanpak proberen te halen waarin we alle actoren een rol geven; alleen via samenwerking met andere overheden, kennisinstellingen en marktpartijen kunnen we de transitie stadsdistributie goed uitvoeren en de (benodigde) ruimte voor stadslogistiek creëren. In paragraaf 5.1 gaan we in op hoe we die samenwerking concretiseren.

Context uitvoeringsprogramma goederenvervoer

Figuur 1:
Goederenvervoer in
relatie tot andere kaders,
plannen en aanpakken



2.3 Goederenvervoer tot 2040

2.3.1 Wat hebben we tot nu toe gedaan als het gaat om goederenvervoer?

Vanaf 2010 hebben we met een bescheiden inzet en budget ingezet op het stimuleren van innovaties en het samenwerken met ondernemers en de transportsector om efficiënte en duurzame bevoorrading te ontwikkelen. Deze aanpak leidde tot verschillende mooie resultaten. Zo is er een raamwerk Zero Emissie Stadslogistiek samen gemaakt en ondertekend, er zijn proeven met nieuwe vormen van goederenvervoer (o.a. Cargo Hopper, Pakketbuurtdepots) en er is bevoorrading via het water door elektrische boten (Bierboot, afvalboot en bouwlogistiek over water).

Tabel 1:
Verdeling goederen-
stromen in Utrecht
(pre-corona)
Procentueel t.o.v.
totale aantal logistieke
bewegingen naar en
in Utrecht

Verdeling goederen-stromen in Utrecht (pre-corona)

Sector	Utrecht vrachtauto	Milieuzone vrachtauto	Utrecht bestelauto	Utrecht gemiddeld
Aantal bewegingen	5.649.656	1.148.798	29.067.564	34.717.220
Bouw	24%	23%	19%	20%
Retail (non food)	25%	24%	8%	11%
Retail (food) en horeca	19%	22%	10%	11%
Afval	15%	14%	16%	16%
Diensten en facilitair	9%	10%	19%	18%
Pakket en post	5%	5%	13%	12%
Industrie	1%	1%	2%	2%
Onbekend*	2%	1%	13%	10%

* Onbekend: verschil in afronding en/of geen categorie doorgegeven aan CBS

Bron: Gemeente Utrecht, dashboard Goederenvervoer

2.3.2 Waar staan we nu (begin 2023)?

We zien de kansen en voordelen die een transitie stadsdistributie biedt. We stellen vast dat er nog onvoldoende noodzaak (in geld en in tijd) bij logistieke dienstverleners, verladers en afnemers is om die transitie te doen. Bijvoorbeeld door goederenhubs, elektrische voertuigen of elektrisch vervoer over water te gebruiken.

De noodzaak voor hen om na te denken en te acteren op een andere, slimmere en duurzamere manier van bevoorraden is, ondanks de efficiency voordelen en het duurzame karakter, nog beperkt. Met de toenemende ruimtedruk en stijgende transportkosten zal de urgentie ook bij het bedrijfsleven groeien.

Ongeveer 17% van de verkeersbewegingen naar en in Utrecht (binnen de ring, dus exclusief Leidsche Rijn en Vleuten- de Meern) heeft te maken met bevoorrading. Het gaat om gemiddeld 3.500 vrachtwagens en 33.500 bestelbussen die op een reguliere werkdag naar en in Utrecht rijden. Van deze voertuigen rijden zo'n 1.000 vrachtwagens en 8.000 – 10.000 bestelbussen naar en in de milieuzone (binnenstad en stationsgebied). Het overgrote deel van deze voertuigen rijdt niet uitstootvrij.

We zien bij verschillende vervoersstromen dat andere type voertuigen gebruikt worden. De grootste vervoersstromen bij vrachtauto's hebben te maken met de bouw, retail(winkels) en horeca/vers. Bij de bestelauto's zijn dat bouw, diensten & facilitair en afval. We kunnen een grote invloed (verlaging en verduurzaming van aantal ritten) hebben als we onze inzet en aanpak voor een groot deel op deze goederenstromen richten en de gebruikte voertuigen.

Al is het aantal logistieke bewegingen in de sector pakket & post relatief laag, we kunnen ook met veranderingen in deze goederenstroom effect hebben. Dat effect zien we dan vooral terug in

Afbeelding:
Drukke op straat:
een vrachtwagen
bevoorraadt een super-
markt in de binnenstad
van Utrecht



Afbeelding:
Regie: ANPR
handhaving voor
toegang tot gebieden
(Domplein)



de woonwijken, door minder verkeer daar dragen we bij aan het gevoel van verbetering van de verkeersveiligheid en een afname van de overlast van laden en lossen.

Tot slot rijden er in de milieuzone (binnenstad en stationsgebied) nog veel vrachtvoertuigen in een relatief klein gebied. In het coalitieakkoord staat daarom dat we in dit gebied extra ons best doen om minder voertuigbewegingen en minder uitstoot voor elkaar te krijgen, zodat de binnenstad e.o. leefbaarder wordt en er meer ruimte voor voetgangers en fietsers komt.

2.3.3 Waar werken we naartoe (2040)?

Aan de stadsranden wordt een groot deel van de landelijke binnenkomende, niet gebundelde goederenstromen afgeleverd en worden de goederen naar een lokaal passend vervoermiddel overgeslagen (in zogenaamde logistieke hubs, stadsdistributiecentra (SDC's) en/of overslagpunten in de stad van water naar weg). De logistieke hubs en SDC's zijn de niet te missen schakels van het eindbeeld, omdat hier de omslag naar schoon, licht en efficiënt vervoer kan worden gerealiseerd. Het grote en vervuilende verkeer blijft aan de stadsranden en schoon en licht verkeer rijdt (just in time en gebundeld op een zo kort mogelijke route) de goederen de stad in. Vanaf de hubs en stadsdistributiebedrijven rijdt en/of vaart het verkeer naar de bestemming in de stad en/of het bouwproject (green last mile traject) via het duurzaam vrachtnetwerk en/of via de vele waterwegen. Via innovatieve toepassingen kunnen we de stadslogistieke stromen over weg en water sturen (zowel de stad in als de stad uit) op route, bestemming, type voertuig, tijdsvenster en uitstoot. Zo voeren we regie op goederenstromen. Logistiek in de stad krijgt de ruimte, maar we zorgen ervoor dat de negatieve gevolgen voor de leefomgeving zo laag mogelijk zijn.

2.3.4 Wat moeten we doen om de eerste stappen naar 2040 te zetten?

In het coalitieakkoord gemeente Utrecht 2022-2026 geeft het college richting aan de aanpak en aan wat voorrang heeft. In het coalitieakkoord staat hierover:

“We gaan meer regie voeren op het goederenvervoer. Daarbij denken we vooral aan bouwlogistiek, leveringen aan de binnenstad en pakketbezorging”.

Om de transitie stadsdistributie sneller voor elkaar te krijgen gaan we als gemeente meer de leiding nemen op ander bevoorradingsgedrag. Dat is nodig, omdat de eerste afspraak om die transitie van de grond te krijgen snel dichterbij komt (zero emissie stadsdistributie in het gebied van de milieuzone per 1 januari 2025). Als gemeente willen we bedrijven en vervoerders hierin helpen en samenwerken om die eerste stap te zetten. Het gaat niet vanzelf; we kunnen niet achteroverleunen en verwachten dat de vervoerders in hun eentje een succesvolle transitie van de stadsdistributie kunnen maken.

Volgend uit het coalitieakkoord en de urgentie en problemen die we willen aanpakken, gaan we de komende jaren:

- het gebruik van (groot- en kleinschalige) goederenhubs verbeteren
- bouwlogistieke vervoersbewegingen verminderen en verduurzamen
- ruimte voor logistiek maken:
 - het sturen op route, bestemming, tijd en type voer-/vaartuig via slimme toepassingen
 - het realiseren van overslagpunten van water naar land.
 - faciliteren van goede (en slimme) laad- en losplaatsen
- de (binnen)stad bereikbaar houden

2.3.5 Welke gevolg en welk effect verwachten we in 2026?

Belangrijkste doelen van het Uitvoeringsprogramma zijn het reduceren van logistieke voertuigkilometers op de weg, het verbeteren van leefbaarheid en veiligheid en het voorkomen van schade.

Deze doelen vertalen we zo: (voor 2026 ten opzichte van 2022):

- a) 5% minder vrachtwagen- en bestelbusbewegingen
- b) 50% minder uitlaatgassen van de voertuigen
- c) 10% van alle logistieke bewegingen met vrachtfietsen, licht elektrische vrachtvoertuigen en elektrische boten

Om te meten en bij te houden of we op koers zitten om dit te halen, hebben we een dashboard (overzicht) Goederenvervoer met daarvoor geschikte (jaarlijks bij te houden) gegevens. In paragraaf 5.4 meer over de manier van meten en controleren.

2.3.6 Wat gaan we doen in 2023 tot 2025?

Voor de jaren 2023 tot 2025 maakten wij een Uitvoeringsprogramma met de verschillende maatregelen om de doelen die hierboven (in 2.3.4 of in 2.3.5.) staan voor elkaar te krijgen. In de volgende hoofdstukken (en de bijlagen) leggen wij die maatregelen uit en geven wij aan:

- wat we gaan doen (maatregelen),
- hoe we dat doen (acties),
- met wie (stakeholders, en rolverdeling overheid en bedrijfsleven),
- wanneer we dat doen (planning) en
- wat dat gaat kosten.

Afbeelding:
Drukke op straat:
Een speciaal voor
de binnenstad van
Utrecht aangepast
emissieloos voertuig
bevoorraadt winkels
in het wervengebied



Intermezzo: Binnenstad Utrecht in 2026

Van stadslogistiek met voornamelijk bestelauto's en vrachtauto's naar een systeem met logistieke hubs en vervoer met kleine lichte emissieloze voer- en vaartuigen in 2040.

Goede stadslogistiek is van levensbelang voor een sociaal en economisch vitale, maar ook fraaie (binnen)stad. Logistiek vraagt veel ruimte en heeft een direct (nadelig) effect op de leefomgeving. Om de binnen-stad leefbaar te houden en vanwege de kwetsbaarheid van de werf- en wegekelders, gaan we de bevoorrading van de binnenstad anders organiseren. Namelijk slimmer, schoner en efficiënter. Dit doen we met de maatregelen uit dit uitvoeringsprogramma goederenvervoer.

Een netwerk van logistieke stad-, wijk- en buurthubs zorgt ervoor dat we goederen bundelen van en naar de binnenstad in schonere en kleinere voer- én vaartuigen. Ook bouwers van ontwikkelingen en wegwerkzaamheden in de binnenstad maken zo veel mogelijk gebruik van deze hubs om het vervoer van hun bouwmaterialen te organiseren. We zorgen ervoor dat in 2026 de stadshubs makkelijk vindbaar zijn en dat er meerdere wijk- en buurthubs beschikbaar zijn voor winkeliers en consumenten voor ontvangst en verzenden van pakketten of op- en overslag van goederen. Ook kan er gekozen worden om het thuis te laten bezorgen met (vracht)fietsen, zodat het aantal verkeersbewegingen door bestelauto's afneemt.

We zien vooral lichtere, schonere en veiligere voertuigen zoals elektrische vracht(bak)fietsen en licht elektrische vrachtvoertuigen (LEV's). Vrachtauto's en bestelauto's, maar ook boten die in de binnenstad varen, zijn vanaf 2025 emissievrij. Door de beperkingen bij bruggen, werf- en straatkelders zijn deze voertuigen bovendien klein en licht. Bevoorrading en afvalinzameling (grote volumes of zware goederen) gebeurt meer met boten. Elektrische boten vervoeren bouw materiaal, goederen en afval tussen havens en overslagpunten aan de rand van de stad en de stadshaltes aan de singels. In 2026 zijn meerdere stadshaltes beschikbaar en is er een logistieke dienst over water als publiek private dienstverlening.

Venstertijden zijn in 2026 dynamisch. Op rustige tijdstippen geven we vervoerders meer ruimte, wat tijdswinst en minder hinder oplevert. Op drukke dagen beperken we de venstertijden. De verblijfskwaliteit voor bewoners, winkelend publiek en overige bezoekers van de binnenstad neemt daardoor toe. Via intelligente toegang en beleid bepalen we welke vervoerder op welk moment met welk voertuig toegang tot de binnenstad krijgt. Slimme reserveringssystemen voor laad- en losplaatsen zorgen voor een efficiënter gebruik ervan. Bij zogenaamde stop&drop locaties in de binnenstad kunnen voertuigen elektrische koeling hun producten emissievrij koel houden. De intelligente laad- en losplekken worden deels flexibel gebruikt in de tijd. Bijvoorbeeld 's nachts voor fiets parkeren of als taxistandplaats.

3. Het afwegingskader voor het Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer

Om onze strategie, doelen en ambities te halen, leggen we de aandacht zoals beschreven in hoofdstuk 2 de komende jaren op ruimte voor stadslogistiek, toegang en bereikbaarheid, goederenhubs, bouwlogistiek en slimme toepassingen. In dit hoofdstuk brengen we deze punten samen in actielijnen en maatregelen, ondersteunt door een programmaorganisatie, die samen vorm geven aan het Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer Utrecht.

3.1 Waar gaat het Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer Utrecht over?

Het Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer Utrecht (UPGV Utrecht) bevat een Actieprogramma Goederenvervoer Utrecht. Dit actieprogramma bestaat uit actielijnen, maatregelen en concrete acties. Het actieprogramma is schematisch weergegeven in figuur 2.

Het actieprogramma bestaat uit 5 actielijnen die allen bijdragen aan de doelen:

- Ruimte voor logistiek met maatregelen gericht op het efficiënter inpassen van stadslogistiek in de openbare ruimte; bij nieuwe gebiedsontwikkelingen, bedrijventerreinen, infrastructurele herinrichtingen en via voldoende laad- en losplaatsen en parkeerplaatsen.
- Toegangsbeleid met maatregelen gericht op het organiseren van toegang voor stadslogistiek in verschillende gebieden in de stad; via venstertijden, voertuigbeperkingen en ontheffingenbeleid.
- Modal shift bevat maatregelen die gericht zijn op de transitie van vervoer per vracht- of bestelauto naar schonere manieren van vervoer die de wegen ontlasten, zoals elektrische cargobikes en vervoer over water.
- Bundelen met maatregelen gericht op het samenvoegen en daarmee efficiënter vervoeren van goederen; via hubs en pakketbuurt-depots en door het verlenen van subsidies voor duurzaam vervoer van goederen.

- Slimme logistiek met maatregelen om Informatie en Communicatietechnologie (ICT) toe te passen in de stadslogistiek, zoals intelligente laad- en losplekken, intelligente toegangsbeleid en datagericht ontwikkelen.

De actielijnen Ruimtelijke & infrastructurele inpassing en Toegangsbeleid gaan over het zorgen dat logistiek past op straat of in gebouwen. Acties in deze lijnen zijn hoofdzakelijk gericht op het verbeteren van de leefbaarheid en de veiligheid in de stad; juist in die gebieden waar de ruimte sterk onder druk staat. De actielijnen Modal Shift, Bundelen en Slimme Stadslogistiek zijn vooral gericht op het verminderen van voertuigkilometers met passende (vaak kleinere) voer- en vaartuigen; daarmee verbeteren op een andere manier ook de leefbaarheid en veiligheid. De effecten van deze acties zullen in de hele stad te merken zijn.

Hoofdstuk 4 beschrijft de verschillende maatregelen per actielijn kort, met een uitwerking van de acties voor de periode 2023 - 2026.

Om te zorgen dat we de uitvoering van maatregelen en acties van het UPGV Utrecht doen, heeft het UPGV ook een programmaorganisatie, namelijk de Programmaorganisatie Goederenvervoer Utrecht (zie figuur 2). Belangrijke onderdelen hierin zijn

- Samenwerken met stakeholders
- Lobby naar het Rijk
- Communicatie (intern en extern)
- Meet- en monitoring van het programma
- Advisering vanuit het programma aan programma's en projecten die er mee te maken hebben

Hoofdstuk 5 legt deze onderdelen verder uit.

Figuur 2:
Actieprogramma
Goederenvervoer
Utrecht met actielijnen
en maatregelen

Actieprogramma goederenvervoer Utrecht

Actielijnen	Ruimte voor logistiek	Toegangsbeleid	Modal shift (weg, fiets, LEV)	Bundelen	Slimme stadslogistiek
Maatregelen:	- Nieuwe ontwikkelingen Logistiek PvE - Kwaliteitsnet - Vrachtwagen parkeren	- Venstertijden - Stadsdistributiecentrum (SDC) ontheffing - Voertuigbeperkingen	- Vervoer over water - LEV/ Cargobikes	- Hubs - Pakketbuurtdepots - Bouwlogistiek (inkoop) - Subsidie ontvangen	- Intelligente laad- en losplekken - Datagericht ontwikkelen - Intelligente toegang

Programmaorganisatie goederenvervoer Utrecht

	Stakeholdersmanagement	Lobby	Communicatie	Monitoren	Advisering andere thema's
Maatregelen:	- Co-creatie - Stakeholderparticipatie - Logistiek Platform Utrecht		- Logistieke makelaars - Website	- Meerjarenprogramma - Dashboard	- Emissieloos vervoer - Werven - Overige thema's

Waar gaat het Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer Utrecht over?

Naast de bovengenoemde actielijnen en maatregelen binnen het UPGV Utrecht heeft dit uitvoeringsprogramma te maken met andere programma's en opgaven binnen de gemeente Utrecht die niet onder het UPGV zelf vallen. Twee programma's zijn hierin vooral belangrijk:

- Programma's Emissieloos Vervoer en luchtkwaliteit; waar de overlap vooral ligt in het mogelijk maken van uitstootvrij goederenvervoer. De relatie tussen allebei de opgaven beschrijven we zo: 'Initiatieven die we vanuit het UPGV steunen, zoals stadslogistiek via hubs, pakketbuurtdepots of vervoer over water, moeten altijd uitstootvrij te zijn'.
 - Acties en maatregelen voor schonere goederenvervoertuigen, laadinfrastructuur en voldoende netcapaciteit geven wij aan in het actieplan emissieloos vervoer 2023-2026.
 - De instelling van een zero emissie zone voor stadslogistiek per 1 januari 2025 realiseren we binnen het maatregelenpakket "Utrecht kiest voor gezonde Lucht" (besluit raad december 2020). Binnen de actielijnen staat de zero emissie zone onder toegangsbeleid.
- Programma Werk aan de Werf; waar de overlap vooral ligt in het toegangsbeleid voor zwaar goederenvervoer en de modal shift. Daarbij is de lijn: 'Het Programma Werk aan de Werf bepaalt de grenzen die we stellen aan (zwaar) verkeer in het werven-gebied, het Programma Goederenvervoer werkt aan de bereikbaarheid van het gebied'.

Naast deze twee programma's raakt het programma ook aan opgaven voor gebundelde afvalinzameling (Uitvoeringsorganisatie Stadsbedrijven onderdeel Inzamelen, Markten en Havens), handhaving en ontheffingen (Uitvoeringsorganisatie Vergunningen, Toezicht en Handhaving) en het sturen op efficiënte logistiek in de eigen

gemeentelijke inkoop van bijvoorbeeld catering en kantoorartikelen (Bedrijfsvoeringsnetwerk Facilitair). Voor deze programma's en opgaven geven we vanuit het programma goederenvervoer advies op alle onderwerpen die raken aan stadslogistiek. De organisatie hiervan beschrijven we verder in hoofdstuk 5.

3.2 De leidende principes voor inzet en prioritering van maatregelen

In deze paragraaf staan de leidende principes om te komen tot de juiste pakket aan maatregelen en goede voorrang hierin. Het gaat hierbij om:

Impact

Hiermee wordt bedoeld op het effect van een maatregel op de doelen van het uitvoeringsprogramma goederenvervoer. Hierbij gaat het onder meer over het vergroten van de leefbaarheid en veiligheid, de vermindering van het aantal voertuigkilometers en- of het voorkomen van schade door voertuigen. Per maatregel is een inschatting gemaakt op de doelen. Hoe groter de impact, hoe hoger de inzet en voorrang. Daarom zetten we stevig in op maatregelen, zoals Bouwlogistiek en Vervoer over Water. In bijlage A staat een overzicht van de effecten per maatregel op de doelen.

Kansen door belangrijke stedelijke ontwikkelingen

De komende jaren wordt in Utrecht heel veel gebouwd met gevolgen voor het aantal bewegingen door de stad. Denk hierbij aan de nieuwe wijken Beurskwartier en Merwedekanaalzone en het herstellen van de werven. Daardoor moeten we bepaalde maatregelen uit het UPGV Utrecht eerder nemen dan andere. Zo zullen we al vanaf 2023-2024 werken naar een Logistiek Programma van Eisen (PvE) die we in de toekomst gaan gebruiken bij (stedelijke) bouwontwikkelingen in Utrecht.

Na elkaar

In een aantal gevallen moet je maatregelen na elkaar doen. Voordat er bijvoorbeeld regels kunnen komen voor intelligent toegangsbeleid moeten er eerst voorwaarden liggen op welke wijze je stadslogistiek ruimtelijk wil faciliteren en inpassen.

Marktvolvwassenheid

Sommige maatregelen lijken veel kansen te hebben op succes, maar zijn afhankelijk van de ontwikkeling van de markt. Het kan dat er nog geen bedrijven en organisaties zijn die het willen of kunnen kopen en gebruiken. Dat betekent dat wij bepaalde maatregelen al wel verkennen en voorbereiden, maar pas later echt (grootschalig) gaan toepassen. Een voorbeeld hiervan is de doorontwikkeling van intelligente laad- en losplekken. We gaan nu onderzoeken wat kan op een paar plekken in de stad, om het in 2025 in grotere gebieden te gebruiken. Omgekeerd geldt ook dat bepaalde acties op korte termijn noodzakelijk zijn als gevolg van marktinitiatieven. Dit geldt bijvoorbeeld voor pakketbuurtdepots. We starten in 2023 met het opstellen van een afwegingskader om te bepalen wanneer we pakketbuurtdepots wel of niet toepassen.

3.3 Samenwerking

Samenwerking met bedrijven

Voor veel maatregelen binnen de logistiek is de overheid voor een succesvolle implementatie sterk afhankelijk van het bedrijfsleven. Uiteindelijk zijn het toch de (logistieke) bedrijven die vooral 'aan het stuur zitten' en die hun 'logistieke gedrag' moeten aanpassen. Voor bijna alle maatregelen binnen dit programma is samenwerking tussen gemeente en bedrijfsleven essentieel. De manier van samenwerken komt terug in de organisatie van het stakeholdermanagement (zie hoofdstuk 5) en in de beschrijving van de afzonderlijke maatregelen (bijlage A); daarbij geven we per maatregel aan welke rol

het bedrijfsleven pakt.

Samenwerking met andere overheden: provincie, Rijk en Europa

Goederenvervoer beperkt zich niet tot de gemeentegrenzen. De logistieke opgave moeten we samen met andere overheden oppakken. Zo is samenwerking met de provincie belangrijk voor de opgaven die verder gaan dan de gemeente grenzen, zoals vrachtwagen parkeren of vervoer over water. De provincie organiseert het regionaal mobiliteitsplan, waarin stadslogistiek een belangrijke plek heeft. Daarin werken de gemeenten in de provincie Utrecht samen. Ook is de gemeente afhankelijk van het Rijk. Het Rijk biedt financiële middelen die interessant zijn om de opgaven binnen Utrecht te versnellen, zoals cofinanciering op slimme stadslogistiek (Programma Veilig Slim Duurzaam). Wij gaan het Rijk vragen om meer innovatieruimte voor oplossingen die nu nog niet mogelijk zijn, bijvoorbeeld voor intelligente toegang. In Hoofdstuk 5 staat hier meer over.

Voor het delen van ervaringen is samenwerking met andere gemeenten belangrijk, zodat we het logistieke wiel niet telkens opnieuw hoeven uit te vinden. We intensiveren de samenwerking met regiogemeenten in de provincie, de Metropoolregio Amsterdam en de G4 (de vier grote gemeenten in Nederland, namelijk Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

Om de Utrechtse ambities te kunnen realiseren is ook samenwerking met andere koplopers uit Europa wenselijk. We kunnen lessen delen en leren van succesvolle maatregelen elders in Europa.

4. Actielijnen

Hoofdstuk 5 legt uit hoe samenwerking met andere overheden over vervoer gebeurt. Ook staat in bijlage A de samenwerking met andere overheden per maatregel.

In dit hoofdstuk staan de vijf actielijnen centraal. Elke actielijn voegt maatregelen en concrete acties samen op een thema die we de komende 3 jaren gaan uitvoeren. Wij lichten in dit hoofdstuk het belangrijkste toe van deze actielijnen en maatregelen. Ook waarom we deze maatregelen in het uitvoeringsprogramma opnemen. Hierbij staan we voornamelijk stil bij de effecten van de maatregelen op de doelen: verminderen voertuigkilometers, bevorderen leefbaarheid, voorkomen schade en veiligheid. Een uitgebreid overzicht van de actielijnen, maatregelen, acties (wat gaan we doen, hoe we het gaan doen en met wie) en bijbehorende planning staan weer gegeven in bijlage A.

4.1 Ruimte voor logistiek

De actielijn ruimte voor logistiek zorgt ervoor dat goederenvoertuigen passen in de openbare ruimte en in gebouwen. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen en bij grote herinrichtingen. Stadslogistiek is vaak een sluitpost in projecten, we moeten binnen projecten eerder rekening houden met goederenvoertuigen en de ruimte die daarvoor nodig is. We gaan logistiek een plek geven daar waar de kans op conflicten het kleinst is. Dit is noodzakelijk om de leefbaarheid en veiligheid te vergroten. De concrete maatregelen binnen deze actielijn zijn:

- Logistiek Programma van Eisen: Evalueren en actualiseren van de logistieke eisen in het huidige MobiliteitsProgramma van Eisen (MPvE) en borgen in ruimtelijk-planologische instrumentaria.
- Kwaliteitsnet: Actualiseren van wenselijke routes naar de belangrijkste logistieke herkomst- en bestemmingslocaties, zoals logistieke hubs, overslaglocaties, centrumlocaties en laad- en losplekken.

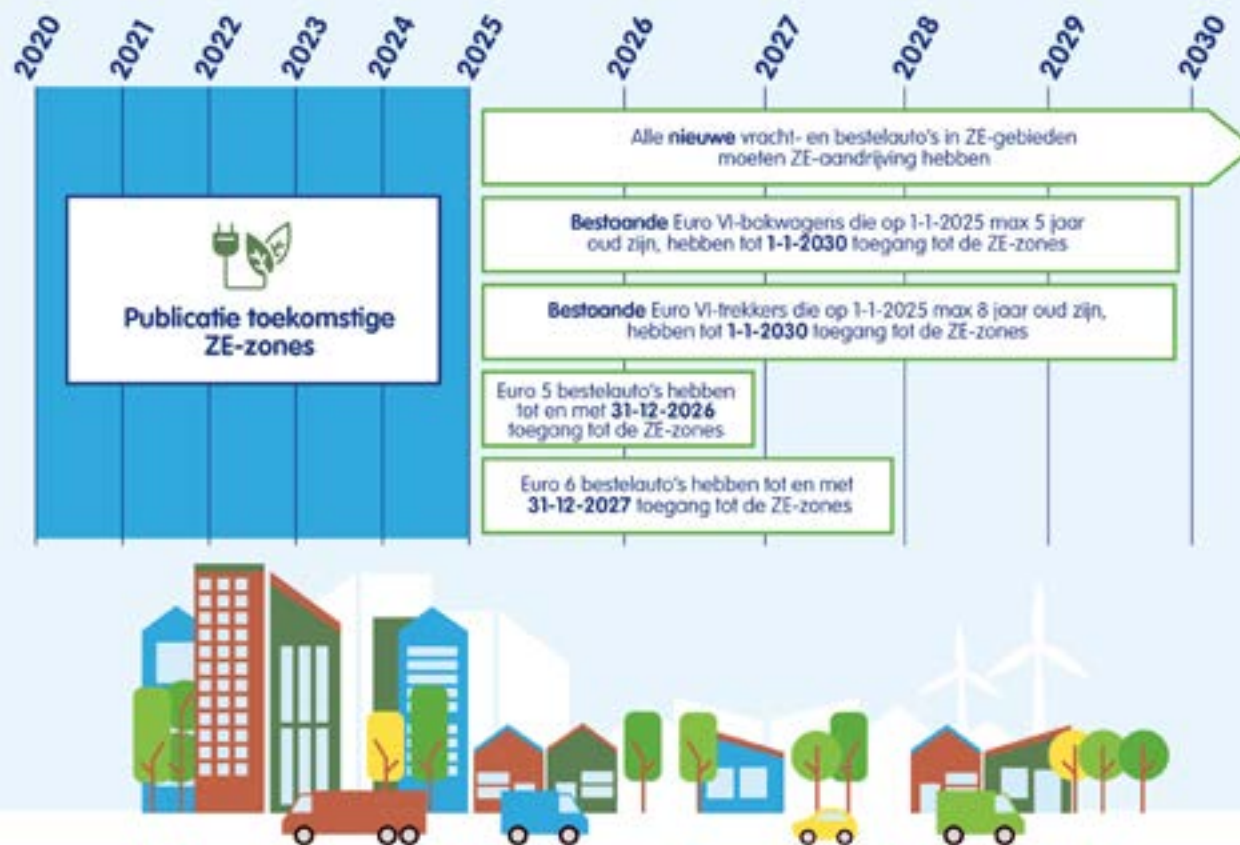
- Vrachtwagen parkeren: Inventariseren van de behoefte aan vrachtwagen-parkeerplaatsen, huidige parkeermogelijkheden beter benutten en het ontwikkelen van benodigde parkeerlocaties voor vrachtwagens.

4.2 Toegangsbeleid

Binnen de actielijn toegangsbeleid zijn maatregelen opgenomen die gericht zijn op het organiseren van de toegang voor goederenvoertuigen tot verschillende bestemmingsgebieden in Utrecht. Om het verblijfsklimaat leefbaar en veilig te houden en om schade te voorkomen, reguleren we de toegang tot winkelgebieden voor logistiekverkeer met venstertijden of voertuigbeperkingen. Logistieke dienstverleners die gebruik maken van een stedelijk distributiecentrum (SDC) komen in aanmerking voor een ontheffing voor venstertijden. Deze ontheffing vormt een trigger om de goederen via de SDC te bundelen, het aantal voertuigkilometers te verminderen en om de stadslogistiek duurzamer en veiliger te maken. De concrete maatregelen binnen deze actielijn zijn:

- Venstertijden: Actualiseren van de huidige venstertijden en het ontheffingenbeleid.
- SDC-ontheffingen: Evalueren en actualiseren van het huidige SDC-ontheffingenbeleid en het 'verslimmen' van de ontheffing door middel van dynamische locatie- en tijdskenmerken.
- Voertuigbeperkingen: Optimaliseren van de aslast-, gewichts-, lengte-, hoogte- en breedtebeperkingen, zowel binnen het centrumgebied als andere relevante (nieuw te ontwikkelen) gebieden.

Toegang tot zero emissie zones voor vracht- en bestelauto's



Afbeelding:
Vanaf 1 januari 2025
geldt voor bestelauto's
en vrachtauto een uit-
stootvrije zone
(zero-emissiezone)

Intermezzo: Zero Emissie Zone

Een belangrijke stap voor de stadslogistiek is de invoering van de zero emissie zone voor stadslogistiek. Vanaf 2025 is de standaard voor alle nieuwe bestel- en vrachtvoertuigen uitstootvrij om in de zone te komen, voor bestaande bestel- en vrachtvoertuigen is er een landelijke overgangsregeling. Met ongeveer 30 andere gemeenten wordt vanaf

2025 zero emissiezones voor stadslogistiek ingevoerd. De Zero Emissie Zone is een vorm van toegangsbeleid.

Meer informatie over de Zero Emissie Zone is te vinden op www.opwegnaarzes.nl

4.3 Modal shift

De actielijn modal shift richt zich op de veranderen van vervoer per vracht- of bestelauto (via de weg) naar andere vervoersvormen. Bijvoorbeeld vervoer over water, licht elektrische vrachtvoertuigen (lev's) en vrachtfietsen. Dit vraagt om 'anders denken' van marktpartijen. Hoe passen zij andere en vaak kleinere type voer- en vaartuigen toe in hun logistieke keten. Voordeel hiervan is dat de gevolgen op leefbaarheid en veiligheid veel kleiner is. Wij standaardiseren als een van de eerste steden in Nederland ons logistieke systeem op het water. Dit leidt tot een compleet, multimodaal en systeem. Een netwerk waar wegen, waterwegen en overslagpunten op elkaar aansluiten. De concrete maatregelen binnen deze actielijn zijn:

- Vervoer over water: Onderzoeken van afmeer- en overslaglocaties voor het vervoer over water en het integreren van één logistiek systeem van weg én water.
- LEV's/Vrachtfietsen: Vanuit logistiek perspectief adviseren op inzet van cargobikes en lev's, bijvoorbeeld door te zorgen dat we voldoende (ruime) parkeerplekken nabij winkellocaties en op parkeerhubs maken. Evalueren van lopende proeven met deelbakfietsen.

4.4 Bundelen

Binnen de actielijn bundelen hebben we maatregelen die voor het bundel van goederen moeten zorgen. Veel goederenstromen gaan inefficiënt de stad in. Bundeling zorgt ervoor dat minder voertuigen op de weg rijden, ze minder kilometers rijden en met kleinere voertuigen rijden. Dit leidt overal in de stad tot een verbetering van de leefbaarheid en veiligheid en een lagere kans op schade. We richten onze aandacht op het bundelen van stadslogistieke stromen via logistieke hubs aan de rand van de stad en het samenbrengen van pakketten bij pakketbuurtdepots in de wijken. Extra aandacht heeft bundeling van bouwstromen. Utrecht kent een grote bouwopgave en ook zo een grote

bouwlogistieke stroom. Dit leidt tot veel extra voertuigen en overlast. De leefbaarheid en veiligheid komt daardoor onder druk te staan. Het gebruik van hubs stimuleren wij via een andere weg. Door het toegangsbeleid steviger te maken en ontheffingen slimmer in te richten (zie actielijn Toegangsbeleid). Maar ook door eisen te stellen bij aanbesteding en vergunningverlening voor de bouw. De maatregelen in de actielijn Bundelen zijn:

- Hubs: Door-ontwikkelen van een stedelijk netwerk van hubs, het bepalen van kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan ruimtelijke capaciteit voor hubs en het reserveren van ruimte.
- Pakketbuurtdepots: Evalueren van lopende pilots en het opstellen van een afwegingskader voor pakketbuurtdepots, waarbij bepaald wordt wanneer en onder welke voorwaarde een pakketbuurtdepot toegepast wordt.
- Bouwlogistiek: Aanstellen van projectleider bouwlogistiek die binnen de gemeente afspraken maakt over bouwlogistiek in verschillende projecten. Ontwikkelen en inzetten van gemeentelijke instrumentaria via eisen in aanbesteding, BLVC-plannen en vergunningverlening.
- Ontvangerssubsidie: Evalueren huidige subsidieregeling voor 'ontvangers van goederen' om duurzame en efficiënte logistiek te stimuleren. Bij goede ervaring voortzetten van de regeling in eventueel aangepaste vorm.

4.5 Slimme stadslogistiek

De actielijn slimme stadslogistiek bevat maatregelen die het logistiek systeem verbeteren door gebruik te maken van slimme en nieuwe ICT-oplossingen. Dit leidt tot het verminderen van logistiek zoekverkeer en tot een reductie van gereden voertuigkilometers. Met name op plekken in de stad waar ruimte snel kapot gaat en schaars is. Centraal staat de ontwikkeling van intelligente toegangsbeleid voor goederenvervoer. Het gaat hierbij om een verschil te maken in toegangsrechten per voertuig in plaats en tijd. Voor bepaalde

Afbeelding:
Impressie van
een stadshalte aan
de singel



Afbeelding:
Bouwhub:
bouw materiaal in
één keer gebundeld
geleverd met
een elektrische
bestelauto



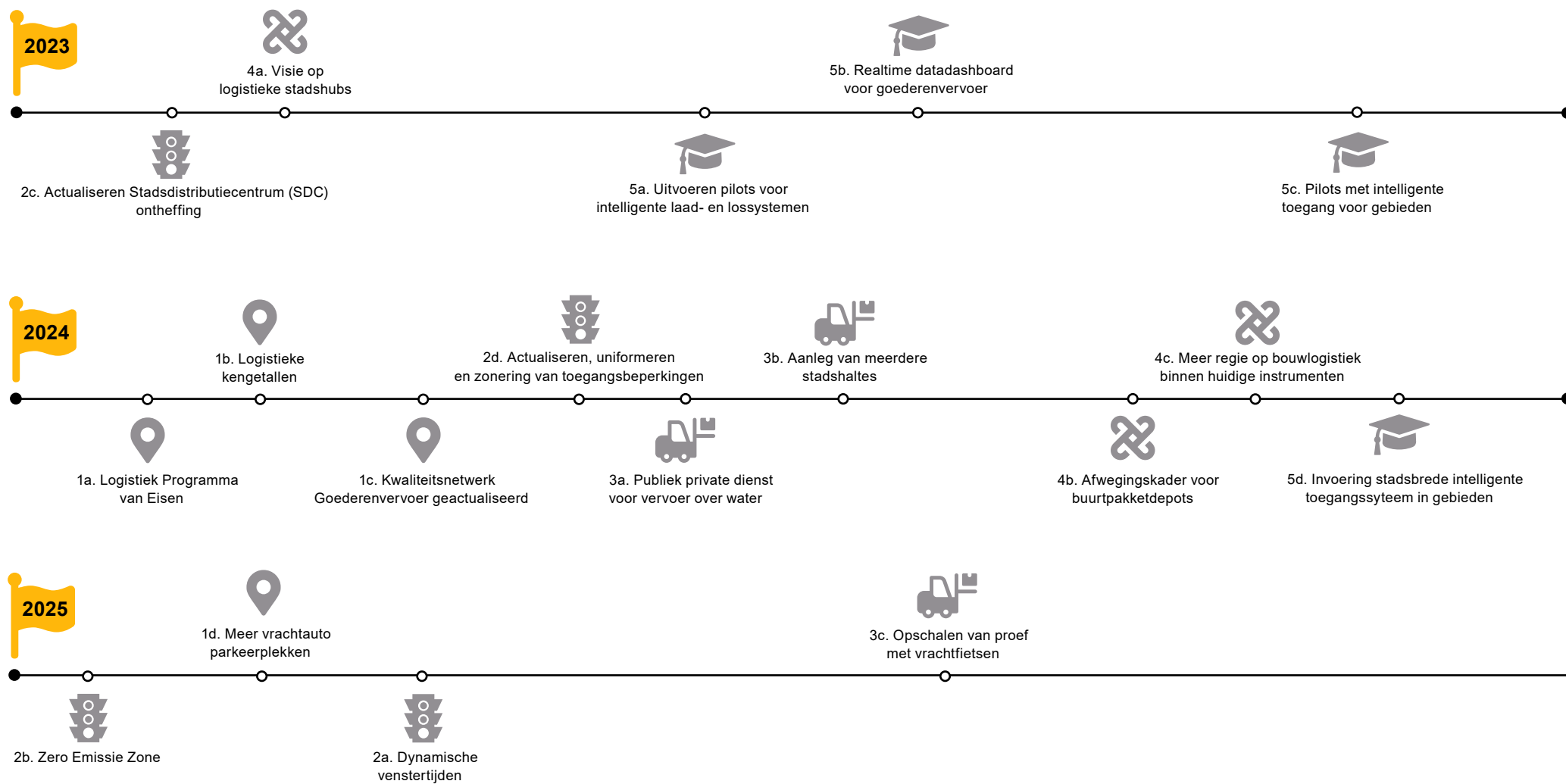
gebieden en laad- en losplekken. Met deze actielijn zetten we stevig in op de innovatie van slimme toepassingen binnen de stadslogistiek en vernieuwen hiermee op een slimme manier ons toegangsbeleid en laad- en lossysteem.

- Datagericht ontwikkelen: Digitaal beschikbaar stellen van relevante informatie, bijvoorbeeld voertuigbeperkingen en wegwerkzaamheden ten behoeve van een efficiëntere planning. Door-ontwikkelen van (real-time) dashboard logistiek om de logistiek in de stad beter te kunnen sturen en om het aantal stadslogistieke voertuigkilometers te verminderen.
- Intelligente laad- en losplekken: Uitvoeren van proeven met intelligente laad- en losplekken met verschillende aanbieders en type systemen, en op basis van deze uitkomsten het opzetten van het intelligent laad- en lossysteem van de toekomst binnen de stad.
- Intelligente toegang: Uitvoeren van proeven op het gebied van intelligente toegang en de verkregen inzichten gebruiken om het toegangssysteem en -beleid verder te 'verslimmen' en aan te scherpen.

Routekaart met startjaar

1. Ruimte voor logistiek 	a. Logistiek Programma van Eisen	2023	2024	2025	2026
	b. Logistieke kengetallen	2023	2024	2025	2026
	c. Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer geactualiseerd	2023	2024	2025	2026
	d. Meer vrachtauto parkeerplekken	2023	2024	2025	2026
2. Toegangsbeleid 	a. Dynamische venstertijden	2023	2024	2025	2026
	b. Zero Emissie Zone	2023	2024	2025	2026
	c. Actualiseren Stadsdistributiecentrum (SDC) ontheffing	2023	2024	2025	2026
	d. Actualiseren, uniformeren en zonering van toegangsbeperkingen	2023	2024	2025	2026
3. Modal shift 	a. Publiek private dienst voor vervoer over water	2023	2024	2025	2026
	b. Aanleg van meerdere stadshaltes	2023	2024	2025	2026
	c. Opschalen van proef met vrachtfietsen	2023	2024	2025	2026
4. Bundelen 	a. Visie op logistieke stadshubs	2023	2024	2025	2026
	b. Afwegingskader voor buurtpakketdepots	2023	2024	2025	2026
	c. Meer regie op bouwlogistiek binnen huidige instrumenten	2023	2024	2025	2026
5. Slimme Logistiek 	a. Uitvoeren pilots voor intelligente laad- en lossystemen	2023	2024	2025	2026
	b. Realtime data-dashboard voor goederenvervoer	2023	2024	2025	2026
	c. Pilots met intelligente toegang voor gebieden	2023	2024	2025	2026
	d. Invoering stadsbrede intelligente toegangssysteem in gebieden	2023	2024	2025	2026

23 - Uitvoeringsprogramma goederenvervoer 2023-2026



5. De Programmaorganisatie Goederenvervoer Utrecht

Voor een goede uitvoering van maatregelen en acties van het UPGV Utrecht, heeft het UPGV een Programmaorganisatie Goederenvervoer Utrecht. In de volgende paragrafen gaan we in hoe wij deze organisatie zien, hoe wij partijen betrekken en hoe wij het programma meten.

5.1 Samenwerking met stakeholders

De uitvoering van het UPGV gebeurt in nauw overleg met externe stakeholders, waaronder bedrijven en andere overheden.

Met bedrijven is regelmatig afstemming en overleg. Dit gaat via:

- Logistiek Advies op Maat: Hierbij voeren we gesprekken met individuele logistieke partijen, informeren partijen, maar halen ook wensen en input op die belangrijk zijn voor de uitvoering van het programma. Uitvoering is in handen van de 'logistiek makelaars'; een functie die sinds enkele jaren bestaat en wordt ingevuld door personen die de schakel vormen tussen (logistieke) bedrijven onderling en tussen de bedrijven en de gemeente.
- Logistiek Platform Utrecht (LPU): Het LPU is een samenwerking tussen bedrijven, lokale overheden, provincie en kennisinstellingen. Het LPU heeft als doel 'het uitwisselen van kennis en het opbouwen van netwerken om de diverse logistieke activiteiten binnen de regio te versterken en te verduurzamen'. Via het LPU geven we redenen aan bedrijven om hun 'logistieke gedrag' aan te passen.
- Commissie Advies en Bevoorradingsaangelegenheden Utrecht (CABU): De CABU is de formele adviescommissie voor alles wat met bevoorrading te maken heeft in Utrecht en geeft de gemeente gevraagd en ongevraagd van advies op stadslogistieke onderwerpen.

Met andere overheden werken we samen via de volgende overleggen:

- G4-overleg: hierbij gaat het om de samenwerking met de G4-steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) op een aantal onderwerpen, zoals bouwlogistiek, LEV's en hubs.
- Provinciaal overleg: regelmatig provinciaal overleg, vooral over projecten boven het lokaal (plaatselijk) karakter, zoals vervoer over water en vrachtwagen parkeren.

5.1.1 Communicatiemiddel per stakeholder

Logistieke partijen, verladers

- Website goederenvervoer
- Logistiek op maat/ makelaars
- Commissie advies bevoorrading Utrecht
- Logistiek Platform Utrecht

(Binnen-) Stadsondernemers mkb

- Website goederenvervoer
- Logistiek op maat/ makelaars
- Commissie advies bevoorrading Utrecht

Kantoren en instellingen (ontvangers grote volumes)

- Website goederenvervoer
- Logistiek op maat/ makelaars
- Logistiek Platform Utrecht
- Green business Club Utrecht (als deelnemer)

Afbeelding:
Buitenlandse projecten
voor stadslogistiek
wellicht ook bruikbaar
voor Utrecht zoals
Hôtels Logistiques
in Parijs'

(Bron:<https://www.a26.eu/projet/hotel-logistique-chapelle-international-paris-75>)



Intermezzo: Europese kennisuitwisseling

Bijzondere aandacht binnen het programma is er met andere Europese koplopersteden op het gebied van stadslogistiek. Utrecht heeft via een aantal projecten kennis opgedaan die interessant is voor andere Europese steden, zoals de intelligente laad- en losplekken en vervoer over water. Omgekeerd zijn er verschillende Europese initiatieven die nauw aansluiten op de actielijnen in Utrecht en waar Utrecht van kan leren. Dit betreft bijvoorbeeld:

- Bouwlogistieke hub in Stockholm: een bouwhub voor bouwwerkzaamheden in het centrum. Met name het verplichte karakter hiervan is interessant. Dit zou in Utrecht het gebruik van bouwlogistieke hubs een impuls kunnen geven.
- Congestion Charge in Londen: dit is een bijzonder effectief instrument om te sturen op logistieke stromen. Beprijzing op lokaal niveau bijvoorbeeld van toegangsrechten in de binnenstad kan een onderdeel zijn van intelligent toegangsbeleid.
- Selectieve toegangsrechten in Barcelona: een systeem waarbij laad- en losplekken toegewezen worden aan een selecte groep van bedrijven die zich gekwalificeerd hebben voor stadslogistieke activiteiten in de stad. In Utrecht kan de gebiedstoegang of het gebruik van losplekken op termijn ook op een dergelijke wijze georganiseerd worden.

- Autovrije zones (Zona Traffico Limitato) in klassieke Italiaanse steden, zoals Milaan en Pisa: Dit is een zeer strikt toegangsbeleid tot de historische centra dat leidt tot efficiëntere logistiek. Ervaringen in deze steden kunnen Utrecht helpen om de consequenties van een strikt toegangsbeleid inzichtelijk te krijgen.
- Hôtels Logistiques in Parijs: goederenhubs rondom de stad die al enkele jaren intensief gebruikt worden. Ervaringen uit deze 'logistieke hotels' zijn belangrijk om te bepalen welke (regulerende) rol Utrecht kan pakken rondom de hub-opgave.

Branche organisaties (o.a. TLN/ evofenedex/ MKB)

- Commissie advies bevoorrading Utrecht
- Logistiek Platform Utrecht

Kennisinstellingen

- Logistiek Platform Utrecht

Provincie

- Logistiek Platform Utrecht

Lokale samenwerkingen

(o.a. Parkmanagement Lage Weide/ Cityport)

- Website goederenvervoer
- Logistiek op maat/ makelaars
- Logistiek Platform Utrecht

5.2 Lobby naar het Rijk

Met het Rijk bespreken we ook de maatregelen, het liefst met de vier grote steden. Wij willen hierin leiden. Er zijn een aantal onderwerpen waarop we (samen met andere gemeenten of alleen) willen overtuigen. Het gaat hier om:

- Mogelijkheden om als gemeente beter te sturen op bouwlogistiek door instrumenten daarvoor op te nemen in landelijke wet- en regelgeving.
- Meer aandacht voor een landelijk dezelfde wijze van datagericht ontwikkelen van logistieke sturingsinstrumenten. Het gaat hierbij onder andere om het ontwikkelen van standaarden in gegevensoverdrachten, het opstellen van bereikbaarheidskaarten en het meenemen van alle gemeenten in deze ontwikkeling.
- Scherpe afspraken voor het controleren, meten en reguleren van binnenstedelijk sluipverkeer vooruitlopend op de invoering van vrachtwagenheffing.

- Het voorbereiden van een toegangsheffing als instrument om stadslogistiek slimmer en duurzamer te maken; dit in het kader van intelligente toegang.
- Het beter vasthouden van logistiek in bouwnormeringen (bijvoorbeeld via kentallen), zodat er voldoende ruimte is en blijft voor logistiek in nieuwbouw.

5.3 Communicatie

Onder communicatie leveren wij in ieder geval kennisdeling over goederenvervoer met de volgende algemene communicatiemiddelen:

- Website: het actualiseren van de website, met daarin een overzicht van de maatregelen uit het UPGV Utrecht.
- Een actuele digitale binnenstadskaart (bereikbaarheidskaart) en routeplanner, zodat de routes en voertuigbeperkingen per straat beschikbaar blijven voor logistieke vervoerders en bewoners. Bijvoorbeeld via presentaties in beleid- en wijk-verkeersateliers: voor Kennisdeling binnen de eigen organisatie.
- Communicatie-uitingen, bijeenkomsten met branches en ondernemers in Utrecht (bedrijventerreinen, binnenstad) als voorbereiding op de komst van de zero emissie zone.

5.4 Meet- en monitoringsprogramma

Om te weten of de maatregelen en acties in het UPGV (goed) werken, is een meetprogramma belangrijk. Het Dashboard Goederenvervoer Utrecht (2021) is een eerste begin daarvoor. Dit dashboard gaan we verder ontwikkelen en is de basis voor het meet- en volgprogramma. Daarvoor moeten we:

- Een meet- en monitoringsplan voor de komende 5 jaren maken, waarbij duidelijk staat waarom, waarop en hoe we meten.
- Een nulmeting houden om goed inzicht krijgen in hoe het nu is. Hierbij sluiten we aan op het Dashboard Goederenvervoer Utrecht.
- Elk jaar een onderzoek doen van het programma om te kijken of

het gaat volgens de planning en of iets beter kan. Hierbij wegen we ook de resultaten uit het meet- en volgprogramma mee. Eind 2025 houden we een breed (eind-) onderzoek hoe het is gegaan.

- Speciaal letten op het verminderen van het aantal voertuigkilometers en de CO2 uitstoot en het verbeteren van de luchtkwaliteit bij het meten, volgen en beoordelen. Die vermindering en verbetering zijn een belangrijk onderdeel van de doelen van het UPGV.

5.5 Advies geven

Advies vanuit goederenvervoer is belangrijk voor het meenemen van alle onderdelen (of bekijken van alle kanten) bij Utrechtse programma's en opgaven die er wel mee te maken hebben en niet in het UPGV staan. Dat zijn in ieder geval:

- Schoon Vervoer (onderdeel logistiek): bijvoorbeeld advies over plek voor snellaadinfrastructuur voor stadslogistiek.
- Werven: bijvoorbeeld advies over zonering en routes van zwaar

Afbeelding:
Eco- en Bierboot aan
het werk in de Utrechtse
grachten



verkeer.

- Handhaving & Toezicht: bijvoorbeeld advies over hoe we handhaven en ontheffingen verlenen zodat er minder administratie is.
- Facilitaire dienst en gemeentelijke inkoop: bijvoorbeeld advies over inkoopcontracten met een vervoersonderdeel, zoals de levering van kantoorartikelen of eten en drinken, om stadslogistiek efficiënter (minder en schoner) te organiseren.
- Stadsbedrijven (Inzamelen, Markten en Havens): bijvoorbeeld advies voor schone en efficiënte afvalinzameling in het werven-gebied en inzameling via het water.

Andere onderwerpen waarbij logistiek advies belangrijk is, zijn onder andere: ruimtelijke inrichting, verkeersontwerp, Havendienst, Afval.

5.6 Uitvoering: mensen en middelen

Het programmateam goederenvervoer voert het Programma Goederenvervoer uit. Dit team heeft een cluster coördinator (1 fte), een aantal projectleiders en beleidsadviseurs (4 fte) en een logistiek makelaar (1 fte). Ondersteunende functies huren we vooral intern in, zoals projectsecretariaat, communicatieadviseur, jurist, data-analist, inkoper, verkeersadviseur en beleidsadviseurs. Waar specifieke kennis nodig is, huren we die in buiten de gemeente.

De middelen (met personeel) voor de uitvoering van het uitvoeringsprogramma komen uit het programma Bereikbaarheid (MPB). Hiervoor vragen we een budgetclaim(geld) aan via de voorjaarsnota 2023.

Bijlage A:

Actielijnen en maatregelen buiten het programma

Valt buiten (maar heeft nauwe raakvlakken met) het programma

Programma Emissieloze Logistiek/ Emissieloos Vervoer

- ZE-Zone
- Laadinfra Logistiek
- Verschonen voertuigen
- Ruime venstertijden schoon vervoer
- Advies schone voertuigen/laadinfra
- Netcapaciteit (zware) logistiek

Overige Opgaven

- Programma Werk aan de Werf
- Handhaving
- Afval
- Eigen inkoop (facilitair)
- Circulair

Bijlage A.1:

Toelichting ruimtelijke / infrastructurele inpassing

A.1.1 Logistiek Programma van Eisen

Het Logistiek Programma van Eisen zorgt voor een goede inpassing van logistiek in nieuwe gebiedsontwikkelingen en bouwplannen. Door voorwaarden te stellen aan bijvoorbeeld een goed ontwerp van de openbare ruimte of inpassing (zoveel mogelijk scheiden logistiek en leefomgeving), door passende routes voor logistiek door de stad, door voldoende expeditieruimte te maken en laad-/losplekken te creëren om de impact op de omgeving te verkleinen. Dit doen we door het verder ontwikkelen van het “Logistiek Programma van Eisen” (als onderdeel van het Mobiliteitsprogramma van Eisen bij gebiedsontwikkeling).

Doelen

- Verminderen voertuigkilometers.
- Verbeteren leefbaarheid.
- Voorkomen schade.
- Verbeteren veiligheid.

Relevante segmenten

Bouw / horeca / detailhandel / dienstverlening / pakket & thuisbezorging / afval.

Effecten (inschatting)

- Verminderen voertuigkilometers: Weinig effect.
- Verbeteren leefbaarheid: Positief effect.
- Voorkomen schade: Positief effect.
- Verbeteren veiligheid: Positief effect.

Huidige situatie

Er is ervaring opgedaan met het inpassen van logistiek bij de ontwikkelingen Beurskwartier en Merwedekanaalzone. Daarnaast hebben we een Programma van Eisen voor mobiliteit ontwikkeld waarin het thema logistiek is opgenomen. Connekt zet nu (landelijk) een generieke handleiding op.

Rol gemeente

- Programma van Eisen opstellen.

Rol bedrijfsleven

- Voldoen aan voorwaarden.

Rol Programma GV

- Adviseren bij projecten voor slimme en voldoende ruimte voor Stadslogistiek.
- Opstellen Logistiek Programma van Eisen.

Resultaten

- Doorontwikkeld ‘Logistiek Programma van Eisen’ | Periode 2023 - 2024.
- Kengetallen voor laden en lossen | Periode 2023.
- Vastleggen van ‘ruimte voor logistiek’ in beleidsdocumenten (ruimtelijk-planologisch instrumentarium) | Periode 2025.

Capaciteit (fte) en middelen (€)

- Fte: 2023: 40 uur, 2024: 160 uur, 2025: 160 uur, 2026: 80 uur + jaarlijks 40 uur advies.
- Middelen: 50k (2023).

Raakvlakken met andere maatregelen

- Toegangsbeleid; toegang op basis van beschikbare ruimte.
- Logistieke hubs; hub ruimte binnen wijken en buurten.

Subsidie / cocreatiekansen

Mogelijke middelen via Topsector Logistiek (ontwikkeling kader) en samenwerking G4.

Wat doen we niet?

Aanleggen van laad- en losvoorzieningen (inpassing of in de openbare Ruimte).

A.1.2 Kwaliteitsnet Goederenvervoer

Doorontwikkelen van het kwaliteitsnet; het aanwijzen van voorkeursroutes en bestemmingen (laad- en losplekken) voor goederenvervoertuigen en het faciliteren van het verkeer daarop (door weginrichting, bebording, instellingen VRI's).

Doelen

- Verminderen voertuigkilometers.
- Verbeteren leefbaarheid.
- Voorkomen schade.

Relevante segmenten

Bouw / horeca / detailhandel / dienstverlening / pakket & thuisbezorging / afval.

Effecten (inschatting)

- Verminderen voertuigkilometers: Weinig effect.
- Verbeteren leefbaarheid: Positief effect.
- Voorkomen schade: Positief effect.
- Verbeteren veiligheid: Weinig effect.

Huidige situatie

Huidig beleidsdocument kwaliteitsnet goederenvervoer is niet meer actueel (uit 2007). We hebben nieuwe hoofdroutes opgesteld in het Mobiliteitsplan. Nadere detaillering is noodzakelijk (het fijnmazige netwerk naar buurtwinkelcentra en 'de laatste meters').

Rol gemeente

- Gemeente: Opstellen beleidsdocumenten.

Rol bedrijfsleven

- Bedrijfsleven: Zo veel als mogelijk gebruik maken van kwaliteitsnet.

Rol Programma GV

Stellen beleid op en vast voor het kwaliteitsnet, uitvoering leggen we vast in (reguliere) uitvoeringsprogramma's.

Resultaten

- Geactualiseerde beleidsnota Kwaliteitsnet Goederenvervoer met hoofd- en onderliggend netwerk, LZV- netwerk en gevaarlijke stoffen | Periode 2023.
- Kaart met belangrijkste herkomst- en bestemmingslocaties, zoals hubs, overslaglocaties, laad- en losplekken, (buurt) winkelcentra etc. | Periode 2023.
- Bekendheid vergroot van Kwaliteitsnet en kaart van het netwerk | Periode 2023 - 2024.
- Uitvoering van infrastructurele werken in (reguliere) uitvoeringsprogramma's, zoals faciliteren hubs, overslaglocaties, laad- en losplekken etc. | Periode 2023 - 2025.

Capaciteit (fte) en middelen (€)

- Fte: 2023: 240 uur 2024: 120 uur 2025: 40 uur 2026: 40 uur
- Middelen: 50k (2023) communicatie via communicatiebudget

Raakvlakken met andere maatregelen

- Infrastructuur op orde
- LZV en andere type voertuigen via RDW
- Tijdelijke Verkeersmaatregelen Utrecht

Subsidie / cocreatiekansen

n.v.t.

Wat doen we niet?

Voorrang voor vrachtwagens op het kwaliteitsnet. Dit conflicteert met prioritering van met name fiets.

A.1.3 Vrachtwagen parkeren

Het faciliteren van het parkeren van vrachtwagens op daartoe bestemde en ingerichte locaties.

Doelen

- Verbeteren leefbaarheid.
- Verbeteren veiligheid.

Relevante segmenten

Bouw/ horeca / detailhandel / dienstverlening.

Effecten (inschatting)

- Verminderen voertuigkilometers: Weinig effect.
- Verbeteren leefbaarheid: Positief effect.
- Voorkomen schade: Weinig effect.
- Verbeteren veiligheid: Positief effect.

Huidige situatie

Parkeren 24/7 mag momenteel op 5 plaatsen. (Zie Goederenvervoer | Gemeente Utrecht.) Veel plaatsen staan onder druk in verband met de impact op de omgeving en veranderende functie van gebieden. Daarnaast is er nu al een tekort aan vrachtauto parkeerplekken, voorzieningen en faciliteiten.

Rol gemeente

- Zorgen voor vrachtwagen parkeerplekken.

Rol bedrijfsleven

- Geven aan wat de behoefte is in parkeerplekken en maakt er gebruik van.

Rol Programma GV

- Adviesrol.

Resultaten

- Onderzoek naar (lang)parkeerplaatsen van vrachtwagen | Periode 2023.
- Plan van aanpak uitbreiding parkeerplaatsen vrachtwagens en digitaal uitwisselen parkeerplaatsen bedrijven | Periode 2024.
- Ontwikkelen bepaald aantal (x) locaties voor vrachtwagen parkeren (adviesrol Programma GV) | Periode 2025 - 2026.
- Beter benutten vrachtwagen parkeren middels digitale tools | Periode 2025 - 2026.
- (Digitaal) Communiceren van (vrije) parkeerplekken in de regio Utrecht | Periode 2024 - 2026.

Capaciteit (fte) en middelen (€)

- Fte: 2023: 120 uur, 2024: 120 uur, 2025: 80 uur, 2026: 80 uur.
- Middelen: 25k (2023) , 50k (2025) communicatie via communicatiebudget.

Raakvlakken met andere maatregelen

- Kwaliteitsnet Goederenvervoer.
- Op regional niveau: zoeken naar mogelijkheden in de regio voor vrachtparkeren.
- Slimme logistiek.

Subsidie / cocreatiekansen

n.v.t.

Wat doen we niet?

Als programma zelf aanleggen van parkeerplaatsen.

Planningsoverzicht ruimtelijke & infrastructurele inpassing				
Nieuwe ontwikkelingen: Logistiek PvE				
Ervaringen delen met andere steden	2023	2024	2025	2026
Ontwikkelen logistieke kengetallen	2023	2024	2025	2026
Updaten Utrechts Logistiek PvE	2023	2024	2025	2026
Ruimtelijke regie voeren (ruimte voor logistiek maken)	2023	2024	2025	2026
Adviesrol	2023	2024	2025	2026
Kwaliteitsnet				
Uitwerken/ aanvullen hoofd- en onderliggend netwerk	2023	2024	2025	2026
Inventariseren belangrijkste logistieke herkomst- en bestemmingslocatie	2023	2024	2025	2026
Communiceren van het netwerk	2023	2024	2025	2026
Realiseren logistieke herkomst- en bestemmingslocaties	2023	2024	2025	2026
Vrachtwagenparkeren				
In kaart brengen behoefte aan parkeerplekken/ onderzoek doen naar vrachtwagenparkeerplaatsen.	2023	2024	2025	2026
Standpuntbepaling parkeerplaatsen vrachtwagens	2023	2024	2025	2026
Ontwikkelen bepaald aantal (x) locaties voor vrachtwagen parkeren	2023	2024	2025	2026
Beter benutten vrachtwagen parkeren middels digitale tools	2023	2024	2025	2026
(digitaal) Communiceren van (vrije) parkeerplekken in de regio	2023	2024	2025	2026

Bijlage A.2: Toegangsbeleid

A.2.1 Venstertijden

Het ontwikkelen/ actualiseren van toegang voor alle voertuigen met venstertijden (en ontheffingen daarop) in voetgangersgebieden.

Doelen

- Verminderen voertuigkilometers (en daardoor voor bundeling en anders vervoeren).
- Verbeteren leefbaarheid.
- Verbeteren veiligheid.

Relevante segmenten

Bouw / horeca / detailhandel / dienstverlening / pakket & thuisbezorging / afval.

Effecten (inschatting)

- Verminderen voertuigkilometers: Positief effect (niet direct, maar maatregel moet zorgen voor bundeling en anders vervoeren).
- Verbeteren leefbaarheid: Veel positief effect.
- Voorkomen schade: Weinig effect.
- Verbeteren veiligheid: Positief effect.

Huidige situatie

Overzicht venstertijden + privileges schoon vervoer via Laden en lossen | Gemeente Utrecht. Nu alleen centrumgebied + Vleuterweide.

Rol gemeente

- Stelt venstertijden in.

Rol bedrijfsleven

- Maakt gebruik van deze venstertijden voor het brengen en halen van goederen.

Rol Programma GV

- Adviserend voor tijden schoon vervoer.
- Adviserend in projecten, vergroten gebied en ontheffingenbeleid/ handhaving.

Resultaten

- Evaluatie van de huidige venstertijden en aanpassing tijden voor schoon vervoer | Periode 2023.
- Evaluatie huidig ontheffingenbeleid | Periode 2023.
- Pilot met dynamische venstertijden (intelligente toegang). Zie maatregel 'Intelligente Toegang' | Periode 2023 – 2024.
- Kader voor venstertijden en ontheffingenbeleid | Periode 2024.
- Vergroten venstertijden gebied naar gehele binnenstad (in het kader van toegangsbeleid en in combinatie wervengebied) | Periode 2025.

Capaciteit (fte) en middelen (€)

- Fte: 2023: 200 uur, 2024: 200 uur, 2025: 200 uur, 2026: 100 uur + elk jaar 40 adviesuren.
- Middelen: 10k per jaar.

Raakvlakken met andere maatregelen

- Programma Werk aan de Werf (Weren te zwaar verkeer)
- Maatregel Logistiek Programma van Eisen, logistieke hubs en modal shift.
- Handhaving van de venstertijden.
- Laad- en losplekken buiten het voetgangersgebied.
- Intelligente toegang.

Subsidie / cocreatiekanen n.v.t.

Wat doen we niet?

Uitbreiden van voetgangersgebied.

A.2.2 Stadsdistributiecentrum (SDC) -ontheffing

Het doorontwikkelen en actualiseren van Stadsdistributie-ontheffing (SDC). Een ontheffing voor 'stadsdistributeurs' en 'white- of multilabel stadshubs' om over de busbaan te mogen rijden, altijd het voetgangersgebied in te mogen en op plekken te komen waar andere voertuigen niet mogen komen (zoals Domplein). Ontheffingen worden verleend op basis van aantal criteria, waaronder het aantal aflever-/ ophaaladressen. Bij een Stadsdistributiecentrum (SDC) lossen vervoerders en leveranciers hun lading bestemd voor de binnenstad. Vanuit hier worden de goederen met schone voertuigen naar de binnenstad gebracht.

Doelen

- Verminderen voertuigkilometers (trigger voor bundeling/ anders vervoeren).
- Verbeteren leefbaarheid (voorwaarde aan ontheffingen zijn sturend op leefbaarheid en veiligheid).
- Privileges voor partijen 'die beleveren en bijdragen aan gemeentelijke doelen'.
- Meer partijen en meer stromen via SDC om losse ontheffingen terug te dringen.

Relevante segmenten

Bouw / horeca / detailhandel / pakket & thuisbezorging.

Effecten (inschatting)

- Verminderen voertuigkilometers: Veel positief effect.
- Verbeteren leefbaarheid: Positief effect.
- Voorkomen schade: Weinig effect.
- Verbeteren veiligheid: Weinig effect.

Huidige situatie

Bestaande ontheffing worden alleen gebruikt door pakketvervoerders. In en rond Utrecht zijn meerdere stadshubs gevestigd, maar komen nu niet in aanmerking voor SDC-ontheffing.

Rol gemeente

- Maakt de regels en voorwaarden voor de ontheffing en geeft deze uit.

Rol bedrijfsleven

- Maken gebruik van de extra mogelijkheden die de ontheffing geeft.

Rol Programma GV

- Regierol.

Acties 23-26 + planning

- Evalueren huidige ontheffing | Periode 2023.
- Actualiseren ontheffing: SDC-ontheffing en privileges schoon vervoer | Periode 2023.
- Verslimmen ontheffingen (specificeren naar tijd en plaats en ophalen data) | Periode 2024.
- Intelligente ontheffingen in beleid/ toegangskader 2.0. Zie maatregel 'Intelligente Toegang' | Periode 2025.
- Advisering op beleid | Periode 2024-2026 (continu).

Capaciteit (fte) en middelen (€)

- Fte: 2023: 200 uur, 2024: 120 uur, 2025: 120 uur, 2026: 80 uur + 2024-2026: 40 adviesuren per jaar.
- Middelen: 0.

Raakvlakken met andere maatregelen

- Handhaving.
- Hubs.
- Pakketbuurtdepots.

Wat doen we niet?

Als gemeente zelf een stadshubs ontwikkelen of eigenaar van zijn.

A.2.3 Voertuigbeperkingen

Het ontwikkelen, actualiseren en gelijk maken van (logistieke) voertuigbeperkingen, zoals aslast-, gewichts-, lengte-, hoogte- en breedtebeperkingen. In het centrum, wervengebied en andere (nieuw te ontwikkelen) gebieden om de leefbaarheid in deze gebieden te vergroten en tegelijkertijd schade door voertuigen binnen de gebieden te voorkomen.

Doelen

- Verbeteren leefbaarheid.
- Voorkomen schade.
- Verbeteren veiligheid.

Relevante segmenten

Bouw / horeca / detailhandel / dienstverlening / pakket & thuisbezorging / afval.

Effecten (inschatting)

- Verminderen voertuigkilometers: Negatief effect.
- Verbeteren leefbaarheid: Positief effect.
- Voorkomen schade: Veel positief effect.
- Verbeteren veiligheid: Positief effect.

Huidige situatie

Momenteel gelden in een aantal straten lengte-, hoogte- en/of aslastbeperkingen. In sommige straten mogen helemaal geen vrachtwagens rijden. De meeste beperkingen gelden in de binnenstad (binnen de singels). Er gelden ook breedtebeperkingen op de grachten van 2,2 meter. Hier is een overzicht van de beperkingen is te vinden.

Rol gemeente

- Maakt regels (vanuit programma werven).

Rol bedrijfsleven

- Volgt de regels.

Rol Programma GV

- Adviserende rol om de beperkingen zoveel mogelijk gelijk te houden in de stad, zodat de beperkingen uitlegbaar en haalbaar zijn.

Resultaten

- Zones (2) voor weren te zwaar verkeer in binnenstad (3,5 TTM en 7,5 TTM) | Periode 2023 - 2024.
- Onderzoek naar uniformering en invoering lengtebeperking (van 9 naar 10 meter) | Periode 2023 – 2024.
- Actualiseren ontheffingen en intelligente toegang tot wervengebied | Periode 2024 – 2025.

Capaciteit (fte) en middelen (€)

- FTE: Nog te bepalen.
- Middelen: Nog te bepalen.

Raakvlakken met andere maatregelen

- Weren te zwaar verkeer/ Programma Werven.
- Handhaving.
- Nieuwe ontwikkelingen Logistiek PvE.
- Luchtkwaliteit.

Subsidie / cocreatiekansen

n.v.t.

Wat doen we niet?

-

Planningsoverzicht toegangsbeleid				
Venstertijden				
Check op actualiteit huidige venstertijden en aanpassing indien nodig	2023	2024	2025	2026
Check op consistentie ontheffingenbeleid en eventueel aanscherping ontheffingenbeleid.	2023	2024	2025	2026
Pilots houden met dynamische venstertijden (intelligente toegang).	2023	2024	2025	2026
Opstellen kader voor venstertijden en ontheffingenbeleid	2023	2024	2025	2026
Vergroten venstertijden gebied binnenstad	2023	2024	2025	2026
Advisering op beleid	2023	2024	2025	2026
Stadsdistributiecentrum (SDC) -ontheffing				
Evalueren huidige ontheffing	2023	2024	2025	2026
Actualiseren ontheffing: aanpassen SDC-ontheffing op basis van evaluatie	2023	2024	2025	2026
Verslimmen ontheffingen (specificeren naar tijd en plaats).	2023	2024	2025	2026
Verankeren intelligente ontheffingen in beleid/ toegangskader 2.0.	2023	2024	2025	2026
Advisering op beleid	2023	2024	2025	2026
Voertuigbeperkingen				
Adviseren op voertuigbeperkingen	2023	2024	2025	2026
Ontwikkelen van (2) zones voor zwaar verkeer in binnenstad (3,5 TTM en 7,5 TTM	2023	2024	2025	2026
Onderzoek naar uniformering en invoering lengtebeperking (van 9 naar 10 meter)	2023	2024	2025	2026
Actualiseren ontheffingen en intelligente toegang tot wervengebied	2023	2024	2025	2026

Bijlage A.3:

Modal shift (weg, fiets, lev)

A.3.1 Vervoer over water

Het verduurzamen en efficiënter inrichten van goederenvervoer over water als alternatief voor vervoer over de weg. Hierbij rekening houdend met allerlei belangen van gebruikers van het water en de omgeving van de mogelijke laad-, los- en overslaglocaties.

Doelen

- Verminderen voertuigkilometers.
- Verbeteren leefbaarheid.
- Voorkomen schade.
- Verbeteren veiligheid.

Relevante segmenten

Bouw / horeca / detailhandel / afval.

Effecten (inschatting)

- Verminderen voertuigkilometers: Positief effect.
- Verbeteren leefbaarheid: Positief effect.
- Voorkomen schade: Veel positief effect.
- Verbeteren veiligheid: Positief effect.

Huidige situatie

De gemeente Utrecht vaart met de Bier- en Ecoboot in de binnenstad om de horeca te bevoorraden aan de Oudegracht. Daarnaast zijn er in 2022 pilots geweest met marktpartijen om bouwlogistiek in de binnenstad over water te transporteren. Op het moment inventariseren we waar meer kansen liggen voor Utrecht om het goederenvervoer over water te laten plaatsvinden en te faciliteren.

Rol gemeente

- Maakt regels voor het varen op het water en geeft vergunningen en ontheffingen uit. Ook brengt het partijen bij elkaar.

Rol bedrijfsleven

- Varen de goederen over het water.

Rol Programma GV

- Regierol: ontwikkelen netwerk laad- en loslocaties (stadshaltes).
- Adviesrol op uitvoering.

Resultaten

- Onderzoek met marktpartijen en overheden in de regio welke stromen geschikt zijn voor vervoer over water | Periode 2023.
- Overzicht in herkomst en bestemmingen | Periode 2023.
- Één logistiek systeem van weg én water (één netwerk goederenvervoer van weg, waterwegen en overslagpunten dat op elkaar aansluit) | Periode 2024.
- Realiseren minimaal 2 stadshaltes | Periode 2023 – 2026.

Capaciteit (fte) en middelen (€)

- Fte: 2023: 280 uur, 2024: 200 uur, 2025: 160 uur, 2026: 160 uur
- Middelen: onderzoek&ontwerp ; jaarlijks 50k.

Raakvlakken met andere maatregelen

- Bouwlogistiek.
- Hubs.

Subsidie / cocreatiekansen

-

Wat doen we niet?

Als gemeente risicodragend participeren in vervoer over water. Dit is primaire rol voor bedrijfsleven.

A.3.2 Licht Elektrische Vrachtoertuigen en Vrachtfietsen

We stimuleren de elektrische (e-)deelbakfiets of licht elektrische vrachtoertuig (LEV). Deze voertuigen zijn een duurzaam alternatief voor korte autoritten, bestelbussen en gewone fietsen die nu gebruikt worden door koeriersdiensten, pakketdiensten, lokale bedrijven en gezinnen. Er zijn zelfs mogelijkheden om bouwmaterialen zo efficiënt mogelijk met een vrachtfiets op de bouwplaats te krijgen.

Doelen

- Bereiken van emissieloze stadsdistributie in 2025.
- Verbeteren leefbaarheid.

Relevante segmenten

Bouw / horeca / detailhandel / pakket & thuisbezorging.

Effecten (inschatting)

- Verminderen voertuigkilometers: Weinig effect.
- Verbeteren leefbaarheid: Positief effect.
- Voorkomen schade: Positief effect.
- Verbeteren veiligheid: Positief effect.

Huidige situatie

- Op vaste plekken in verschillende wijken staan elektrische (e-)deelbakfietsen. In de zomer van 2021 is hiermee een proef gestart die duurt tot 1 januari 2024.
- Er zijn projecten actief o.a. van vastgoedonderhoudsbedrijf Wits, Bouwmaterialengroothandel Stiho, vergroothandels Sigma en Bevela, De Fietskoerier Utrecht en cargobike-producent Cycle-Spark, die de stad Utrecht slim bevoorraden met vrachtfietsen.
- Verschillende bedrijven rijden rond met LEV's voor stadsdistributie in Utrecht. Waaronder PicNic, CityHub, DHL en gemeente Utrecht.

Rol gemeente

- Gemeente legt autowegen en fietspaden aan.

Rol bedrijfsleven

- Levert goederen op LEV's en vrachtfietsen.

Rol Programma GV

- Adviesrol op fietsopgaven
- In adviesrol, bij her- ontwikkelingen, rekening houden met meer en grotere fietsen.

Resultaten

- Toegankelijkheid vrachtfietsen en lev's in ontwerp (ruimte voor fietspaden/voldoende parkeerplekken) | Periode 2023 - 2026 (continu).
- Evaluatie proef deelbakfietsen en communicatie richting fietsvervoerders en gebruikers (evaluatie vindt plaats bij deelmobiliteit) | Periode 2024.
- Afhankelijk van evaluatie; opschalen deelbakfietsen via fysieke maatregelen, zoals parkeerhubs en eventueel opstellen beleidskader | Periode 2025 – 2026.

Capaciteit (fte) en middelen (€)

- Fte: 2023: 40 uur, 2024: 80 uur, 2025 en 2026: 80 uur per jaar.
- Middelen: 25 k (2024).

Raakvlakken met andere maatregelen

- Hubs.
- Pakketbuurtdepots.
- Bouwlogistiek.

Subsidie / cocreatiekansen

-

Wat doen we niet?

Subsidiëren van cargobikes of lev's om transitie vanuit bestelauto's mogelijk te maken. Niet noodzakelijk omdat deze businesscase doorgaans al rond is.

Planningsoverzicht modal shift (weg, fiets, lev)				
Vervoer over water				
Bepalen welke stromen geschikt zijn voor vervoer over water	2023	2024	2025	2026
In kaart brengen behoefte herkomst en bestemmingen.	2023	2024	2025	2026
Onderzoeken mogelijke afmeerlocaties in het centrum.	2023	2024	2025	2026
Ontwerpen van één geïntegreerd logistiek systeem van weg én water.	2023	2024	2025	2026
Realiseren minimaal 2 stadshaltes	2023	2024	2025	2026
LEV/ Cargobikes				
Borgen toegankelijkheid in ontwerp	2023	2024	2025	2026
Evaluatie proef deelbakfietsen en communicatie richting fietsvervoerders en gebruikers	2023	2024	2025	2026
Afhankelijk van evaluatie; opschalen deelbakfietsen via fysieke maatregelen)	2023	2024	2025	2026

Bijlage A.4: Bundelen

A.4.1 Logistieke Hubs

Ontwikkeling van een stedelijk netwerk van logistieke hubs aan de rand van de stad, wijk- en buurthubs en het borgen van voldoende ruimte voor logistieke hubs, waar goederen worden overgeslagen (en gebundeld) op kleinere/ schone voer- en vaartuigen voor het last-mile transport.

Doelen

- Verminderen voertuigkilometers.
- Verbeteren leefbaarheid.
- Voorkomen schade.

Relevante segmenten

Bouw / horeca / detailhandel / dienstverlening / pakket & thuisbezorging / afval.

Effecten (inschatting)

- Verminderen voertuigkilometers: Veel positief effect.
- Verbeteren leefbaarheid: Positief effect.
- Voorkomen schade: Positief effect.
- Verbeteren veiligheid: Weinig effect.

Huidige situatie

Er zijn momenteel enkele goederenhubs actief die specifiek gericht zijn op de stad Utrecht, waar goederen worden gebundeld én waar schoon last mile transport wordt ingezet.

Rol gemeente

- aanmoedigen gebruik van logistieke hubs en hubs helpen met voordelen om slimmer te kunnen vervoeren.

Rol bedrijfsleven

- zorgen voor de ontwikkeling van de logistieke hub en dat klanten de hub gebruiken.

Rol Programma GV

- Adviesrol.

Resultaten

- In kaart brengen logistieke hub-bedrijven | Periode 2023.
 - Bepalen benodigd aantal hubs, benodigde capaciteit (ruimte) en aantal m2 voor (bouw-) hubs.
 - Opschrijven hub visie/beleid: waar kan wat en rol gemeente/ bedrijven goed definiëren.
- Indien nodig: reserveren ruimte voor hubs.
- Gebruik van hubs faciliteren en stimuleren middels o.a. communicatie en het ontzorgen van bedrijven | Periode 2023 - 2026 (continu).
- Ontwerp van een hub-systeem met overslagpunten, stromen (routes) en type infrastructuur. Businesscase en ontwikkelen logistieke hubs overlaten aan de markt | Periode 2024.

Capaciteit (fte) en middelen (€)

- Fte: 2023: 200 uur, 2024 - 2026: 100 uur per jaar.
- Middelen: 25 k (2023).

Raakvlakken met andere maatregelen

- Pakketbuurtdepots.
- Vervoer over Water.
- SDC-ontheffing.
- Bouwlogistiek.
- Intelligente toegang en ZE (als randvoorwaarden om grip te krijgen en te behouden).

Subsidie / cocreatiekansen

- Mogelijke middelen via Topsector Logistiek (ontwikkeling kader), SPES-programma (I&W), samenwerking G4.
- Aansluiting bepalen op regionaal beleid provincie (regionale hubs).

Wat doen we niet?

Als gemeente risicodragend participeren in ontwikkeling of exploitatie van hubs. De markt is hiertoe beter in staat.

A.4.2 Pakketbuurtdepots

Pakketbuurtdepots zijn microhubs in de vorm van onder andere pakketkluizen en afhaalpunten. Dit zijn plekken veelal in de wijk waar een koerier per dag pakketten aflevert voor meerdere huishoudens. De pakketten worden veilig afgeleverd in pakketkluizen of bij afhaalpunten waar bewoners hun pakket uit/ af kunnen halen wanneer het hun uitkomt.

Doelen

- Leefbaarheid (overlast en luchtvervuiling door pakketbezorging verminderen).
- Verminderen voertuigkilometer.
- Alternatief voor thuisbezorging (voor niet thuis zijn, in één keer kunnen afleveren).

Relevante segmenten

horeca / detailhandel / pakket & thuisbezorging.

Effecten (inschatting)

- Verminderen voertuigkilometers: Positief effect (hangt af van locatie).
- Verbeteren leefbaarheid: Positief effect (hangt af van locatie).
- Voorkomen schade: Weinig effect.
- Verbeteren veiligheid: Positief effect.

Huidige situatie

We doen een proef met pakketbuurtdepot (microhub) concept. De proef doen we met MyPup en deze duurt tot april 2024.

Rol gemeente

- Stelt de voorwaarden vast voor het gebruik van de openbare ruimte en de uitvoering van de proef.

Rol bedrijfsleven

- Voeren de proef uit.

Rol Programma GV

- Regierol.

Resultaten

- Opstellen afwegingskader pakketbuurtdepots (microhubs): wanneer wel of niet toepassen. Bij toepassen bepalen onder welke voorwaarde. En rol van de gemeente goed definiëren | Periode 2023.
- Evaluatie pilot MyPup | Periode 2023 (verwacht wordt dat proef MyPup eerder dan april 2024 geëvalueerd kan worden).

Capaciteit (fte) en middelen (€)

- Fte: 2023: 160 uur, 2024: 80 uur, 2025 en 2026: n.t.b.
- Middelen: 25 k (2023)

Raakvlakken met andere maatregelen

- Hubs: door pakketjes van alle type vervoerders (PostNL, DHL, . Coolblue, Amazon etc.) in hubs aan de rand van de stad in te zamelen kunnen pakketbuurtdepots in één keer worden belevd.
- Extra functionaliteiten bij buurtdepots ten behoeve van toegevoegde maatschappelijke waarde.

Subsidie / cocreatiekansen

Kan mogelijk in G4 Verband.

Wat doen we niet?

Als gemeente risicodragend participeren in ontwikkeling of exploitatie van hubs. De markt is hiertoe beter in staat.

A.4.3 Bouwlogistiek

Bouwlogistiek is het organiseren, plannen, besturen en uitvoeren van alle materieel- en personeelsstromen van en naar de bouwplaats toe. Deze logistiek heeft een groot (negatief) effect op de omgeving rondom bouwprojecten. Met name als de bouw plek in de bestaande stad is.

Doelen

- Verminderen voertuigkilometers.
- Verbeteren leefbaarheid (de hinder van bouwverkeer voor de omgeving in de vorm van congestie, parkeeroverlast, geluid en luchtvervuiling verminderen).
- Voorkomen schade.
- Verbeteren veiligheid (het minimaliseren van de negatieve externe effecten voor de lokale bevolking 'milieu en veiligheid'.

Relevante segmenten

Bouw.

Effecten (inschatting)

- Verminderen voertuigkilometers: Veel positief effect.
- Verbeteren leefbaarheid: Veel positief effect.
- Voorkomen schade: Positief effect.
- Verbeteren veiligheid: Veel positief effect.

Huidige situatie

Er zijn veel eisen rondom de bouw, maar met name op de bouwplaats zelf. Dit geldt minder voor het vervoer (logistiek) naar de bouwplaats toe.

Rol gemeente

- Moedigt aan om de bouwlogistieke schooner en efficient te maken. Voor een deel door regels op te stellen in vergunningen.

Rol bedrijfsleven

- Uitvoerend.

Rol Programma GV

- Adviserend.

Resultaten

- Samen met G4 richting I&W lobbyen voor wet- en regelgeving | Periode 2023.
- In kaart brengen van de bouwlogistieke ketens/stromen | Periode 2023.
- Inhuren van een aparte aanjager/ projectleider bouwlogistiek die binnen de gemeente bouwlogistiek internaliseert in diverse projecten | Periode 2023 - 2026 (continu).
- Opstellen handleiding/ richtlijnen voor Utrechtse aanbestedingen | Periode 2024.
- Binnen huidige instrumenten van bouwlogistiek efficiënter en duurzamere bouwlogistiek eisen (BLVCM, Antr. Overk.,)
- Bouwvergunning, aanbestedingen, etc.) | Periode 2024 - 2026 (continu).

Capaciteit (fte) en middelen (€)

- Fte: 2023: 160 + 2023 – 2026: 360 elk jaar (aparte PL, 1 dag/week).
- Middelen: 25k (2024).

Raakvlakken met andere maatregelen

- Meetprogramma: meet- en monitoringsplan.
- Hubs.
- Pakketbuurtdepots.
- Utrecht Circulair.
- Luchtkwaliteit.

Subsidie / cocreatiekansen

Samen met andere overheden elkaar activeren voor regelgeving op bouwlogistiek vanuit I&W.

Wat doen we niet?

Subsidiëren van innovatieve bouwlogistieke toepassingen. Dergelijke regelingen zijn moeilijk eenduidig in te richten.

A.4.4 Subsidie ontvangers

De subsidieregeling 'Slim en duurzaam goederenvervoer' biedt lokale ondernemers een financiële bijdrage om goederen op een andere manier te bezorgen. Bijvoorbeeld door bezorging via een logistieke hub of op een andere manier efficiënter en duurzamer te laten bezorgen als de aanvrager daar een goed voorstel voor indient. Dit vraagt weinig eigen inzit van de ondernemers. De focus ligt bij de ontvanger. Die beslist waar, wanneer en wie de goederen levert.

Doelen

- Verminderen voertuigkilometers.
- Verbeteren leefbaarheid (het terugbrengen van het aantal ritten/verplaatsingen per vervoersmiddel: 'ritreductie').
- Voorkomen schade.
- Verbeteren veiligheid.

Relevante segmenten

Bouw / horeca / detailhandel / dienstverlening / pakket & thuisbezorging / afval.

Effecten (inschatting)

- Verminderen voertuigkilometers: Positief effect (gevolgen regeling nog niet bekend).
- Verbeteren leefbaarheid: Positief effect.
- Voorkomen schade: Positief effect.
- Verbeteren veiligheid: Weinig effect.

Huidige situatie

De subsidie staat open en alle aanvragen moeten vóór 1 april 2023 worden ingediend met e-herkenning via www.utrecht.nl/subsidie.

Rol gemeente

- Stelt de regels op voor de subsidie.

Rol bedrijfsleven

- Maakt gebruik van de regeling.

Rol Programma GV

- Regierol.

Resultaten

- Evalueren huidige regeling en delen 'lessons learned' | Periode 2023.
- Eventueel (bij goede ervaring) voorzetten of vernieuwen van regeling | Periode 2023 - 2026.

Capaciteit (fte) en middelen (€)

- Fte: via Logistiek makelaar.
- Middelen: 50k (2023-2024)

Raakvlakken met andere maatregelen

- Bundeling.
- Modal Shift.
- Veiligheid binnenstad.

Subsidie / cocreatiekansen

-

Wat doen we niet?

-

Planningsoverzicht bundelen				
Hubs				
In kaart brengen huidige situatie en wensen hub-bedrijven	2023	2024	2025	2026
Bepalen benodigd aantal hubs, benodigde capaciteit en aantal m2 voor hubs.	2023	2024	2025	2026
Opschrijven hub visie/beleid: waar kan wat en rol gemeente/ bedrijven goed definiëren.	2023	2024	2025	2026
Indien nodig reserveren ruimte voor hubs	2023	2024	2025	2026
Gebruik van hubs faciliteren en stimuleren.	2023	2024	2025	2026
Opstellen/ ontwerpen van een hub-systeem met overslagpunten, stromen en type infrastructuur	2023	2024	2025	2026
Pakketbuurtdepots				
Opstellen afwegingskader pakketbuurtdepots en rol van de gemeente definiëren.	2023	2024	2025	2026
Evaluatie pilot MyPup.	2023	2024	2025	2026
Bouwlogistiek (inkoop)				
G4 activeren om gesprek met I&W op te starten	2023	2024	2025	2026
In kaart brengen van de bouwlogistieke ketens/stromen	2023	2024	2025	2026
Benoemen van een aparte aanjager/ projectleider bouwlogistiek.	2023	2024	2025	2026
Opstellen handleiding/ richtlijnen voor Utrechtse aanbestedingen.	2023	2024	2025	2026
Binnen huidige instrumenten van bouwlogistiek; efficiënter en duurzamere bouwlogistiek eisen.	2023	2024	2025	2026
Subsidieontvangers				
Evalueren huidige regeling en delen 'lessons learned'	2023	2024	2025	2026
Eventueel (bij goede ervaring) voorzetten regeling	2023	2024	2025	2026

Bijlage A.5: Slimme logistiek

A.5.1 Intelligente laad- en losplekken

Vervoerders, leveranciers en winkeliers kunnen bij intelligente laad- en losplekken tijd reserveren om te laden en te lossen. Vervoerders hoeven hiermee niet op straat stil te staan. Als de laad- en losplek vrij is, is deze ter plekke te reserveren. Kern hierbij is het reguleren van het laad en lossend verkeer. Hierdoor wordt de impact van dit verkeer op de omgeving kleiner. Men weet waar men kan laden en lossen, of een plek vrij is en hoe lang men heeft om te laden en te lossen.

Doelen

- Verminderen voertuigkilometers.
- Verbeteren leefbaarheid (met slimme/ digitale toepassingen het laad- en losverkeer beter over de dag te spreiden, om (de drukte van) het laad- en losverkeer in bepaalde straten te verminderen).

Relevante segmenten

horeca / detailhandel.

Effecten (inschatting)

- Verminderen voertuigkilometers: Positief effect.
- Verbeteren leefbaarheid: Positief effect.
- Voorkomen schade: Weinig effect.
- Verbeteren veiligheid: Weinig effect.

Huidige situatie

Begin juni 2022 is de gemeente een proef begonnen met het reserveren van een plaats voor laden en lossen in de Twijnstraat: een zogenoemde SmartZone. Deze proef heeft 3 maanden geduurd en is geëvalueerd. Het advies uit de evaluatie over het vervolg liggen momenteel bij de gemeente.

Rol gemeente

- Legt de plekken aan.

Rol bedrijfsleven

- Voert ontwikkeling intelligente systemen uit of maakt er gebruik van.

Rol Programma GV

- Regierol.

Resultaten

- 1 à 2 pilots (eventueel) met andere aanbieders, andere type systemen, andere locaties etc. | Periode 2023.
- Ontwikkelen intelligente laad- losplekken. Denkbaar is een model op termijn waarbij alle vervoerders die toegang willen krijgen tot bepaalde gebieden (al dan niet digitaal) een vergunning/ontheffing moeten hebben (model Barcelona). Deze groep kan dan gebruik maken van de intelligente laad- en losplekken/ smartzones | Periode 2023-2026.

Capaciteit (fte) en middelen (€)

- Fte: 2023: 160 2023 – 2026: via monitoring & evaluatie.
- Middelen: via “intelligente toegang”.

Raakvlakken met andere maatregelen

- Handhaving.
- Vrachtwagen parkeren.
- Intelligente toegang.

Subsidie / cocreatiekansen

Mogelijke middelen via Topsector Logistiek en Programma SmartLogistics (I&W).

Wat doen we niet?

-

A.5.2 Datagericht ontwikkelen

De gemeente wil stappen maken om digitalisering van toepassingen die leiden tot efficiëntere en duurzamere stadsdistributie verder te ontwikkelen en te integreren in beleid en maatregelen. De gemeente denkt hierbij onder andere aan datagestuurde routing in combinatie met tijdsvensters voor logistieke voertuigen, multifunctioneel ruimtegebruik (bij bijvoorbeeld laden en lossen) en de koppeling van Utrechtse (vekeers-)data aan logistieke 'in-car' routeplanners.

Doelen

- Verminderen voertuigkilometers.
- Verminderen voertuigen.
- Meer bundelen van goederen.

Relevante segmenten

Bouw / horeca / detailhandel / dienstverlening / pakket & thuisbezorging / afval.

Effecten (inschatting)

- Verminderen voertuigkilometers: Positief effect.
- Verbeteren leefbaarheid: Weinig effect.
- Voorkomen schade: Weinig effect.
- Verbeteren veiligheid: Weinig effect.

Huidige situatie

We hebben een dashboard ontwikkeld, een bereikbaarheidskaart en zorgen er voor dat de data betrouwbaar is om te delen.

Rol gemeente

- Zorgen dat de eigen gegevens op orde zijn en helpen met nieuwe toepassingen uitproberen en opschalen.

Rol bedrijfsleven

- Participerend in de ontwikkeling, gebruikmaken van systemen.

Rol Programma GV

- Adviesrol.

Resultaten

- Data top 15 leveren aan I&W en marktpartijen en actueel houden bereikbaarheidskaart | Periode 2023.
- Door ontwikkelen (real-time) data-dashboard logistiek op basis van nationale data uitwisselingsprogramma Deflog en huidige dashboard | Periode 2024.
- Verkennen reguleringsmethodiek voor reguleren logistiek op basis van real-time dashboard | Periode 2024 – 2026.

Capaciteit (fte) en middelen (€)

- Fte: via monitoring & evaluatie.
- Middelen: 25k (2024).

Raakvlakken met andere maatregelen

- Toegangsbeleid (venstertijden).
- Slimme routing.
- Intelligente laad- & losplekken.

Subsidie / cocreatiekansen

Eventuele aansluiting op landelijke trajecten (Datadelen voor Logistiek) en Smart Mobility.

Wat doen we niet?

-

A.5.3 Intelligente toegang

Het ontwikkelen van intelligente toegang voor logistiek verkeer in gebieden met toegangsbeleid. Toegang wordt daarbij geregeld (met regels en voorwaarden) op basis van vaste en dynamische kenmerken, zoals tijd (bijvoorbeeld alleen dinsdagmiddag), plaats (bijvoorbeeld alleen de Zadelstraat) en route (bijvoorbeeld alleen via route x). Hierdoor kan de toegang voor ieder voertuig verschillen per gebied.

Doelen

- Verminderen voertuigkilometers.
- Verbeteren leefbaarheid.
- Voorkomen schade.

Relevante segmenten

Bouw / horeca / detailhandel / dienstverlening / pakket & thuisbezorging / afval.

Effecten (inschatting)

- Verminderen voertuigkilometers: Positief effect.
- Verbeteren leefbaarheid: Positief effect.
- Voorkomen schade: Positief effect.
- Verbeteren veiligheid: Weinig effect.

Huidige situatie

Nog geen ervaring in Utrecht en beperkte ervaring elders in het land/ binnen Europa.

Rol gemeente

- stelt de regels op en legt het systeem aan.

Rol bedrijfsleven

- Voert ontwikkeling intelligente systemen uit, maar maakt er ook gebruik van.

Rol Programma GV

- Regierol.

Resultaten

- Uitvoeren 2 pilots (o.a. SmartZone, SDC-ontheffing) met verschillende technieken op verschillende plekken (uitvoer parallel aan stappen 2 en 3) | Periode 2023 - 2024.
- Bepalen en opstellen regulerings-/ toegangskader (beleid 1.0) voor de hele stad | Periode 2023.
- Handhaven eerste statische verkeersborden ANPR en toepassen naar betreffende gebieden | Periode 2023.
- Systeem slimmer maken met (inzichten uit) proeven | Periode 2024 - 2025.
- Evalueren pilots en verder opstellen beleid. Continu toepassen in iedere stap | Periode 2023 - 2026 (continu).
- Op basis van stap 5 richting beleid 2.0 | Periode 2026.

Capaciteit (fte) en middelen (€)

- Fte: 2023: 160 uur, 2024: 200 uur, 2025: 200 uur, 2026: 200 uur.
- Middelen: 25k jaarlijks.

Raakvlakken met andere maatregelen

- Handhaving ANPR naar Werven gebied.
- Intelligente laad- en losplekken.
- (SDC-) ontheffingen.
- Stop en Drop.

Subsidie / cocreatiekansen

Mogelijke middelen via Topsector Logistiek en Programma Smart-Logistics (I&W).

Wat doen we niet?

-

Planningsoverzicht slimme logistiek				
Intelligente laad- en losplekken				
Uitvoeren 1 à 2 pilots (eventueel) met andere aanbieders, type systemen, locaties.	2023	2024	2025	2026
Door ontwikkelen intelligente laad- losplekken.	2023	2024	2025	2026
Datagericht ontwikkelen				
Eigen datahuishouding op orde brengen en actueel houden bereikbaarheidskaart.	2023	2024	2025	2026
Door ontwikkelen (real-time) data-dashboard logistiek op basis van huidige dashboard.	2023	2024	2025	2026
Verkennen reguleringsmethodiek voor reguleren logistiek.	2023	2024	2025	2026
Intelligente toegang				
Uitvoeren aantal pilots met verschillende technieken en op verschillende plekken.	2023	2024	2025	2026
Bepalen en opstellen regulerings-/ toegangskader (beleid 1.0) voor de hele stad.	2023	2024	2025	2026
Handhaven eerste statische verkeersborden ANPR	2023	2024	2025	2026
Systeem verslimmen via (inzichten) pilots	2023	2024	2025	2026
Evalueren pilots en verder opstellen beleid.	2023	2024	2025	2026
Op basis van “evalueren pilots” richting beleid 2.0.	2023	2024	2025	2026

Tabel:

Aantal ingeplande acties
per jaar per categorie en
subcategorie

Legenda:

Aantal ingeplande acties
per jaar.



= hoog



= midden hoog



= midden laag



= laag

Acties per jaar	2023	2024	2025	2026
Toegangsbeleid	7	6	5	3
Venstertijden	4	3	2	1
Stadsdistributiecentrum (SDC) -ontheffing	2	2	2	1
Voertuigbeperkingen	1	1	1	1
Ruimtelijke & infrastructurele inpassing	7	5	5	3
Nieuwe ontwikkelingen: Logistiek PvE	2	2	2	1
Kwaliteitsnet	4	2	1	0
Vrachtwagen parkeren	1	1	2	2
Modal shift	4	4	3	3
Vervoer over water	3	2	1	1
LEV/ Cargobikes	1	2	2	2
Bundelen	9	6	5	5
Hubs	3	2	2	2
Pakketbuurtdepots	1	0	0	0
Bouwlogistiek (inkoop)	3	3	2	2
Subsidieontvangers	2	1	1	1
Slimme Logistiek	7	6	4	4
Intelligente laad- en losplekken	2	1	1	1
Datagericht ontwikkelen	1	2	1	1
Intelligente toegang	4	3	2	2
Totaal aantal acties per jaar	34	27	22	18

Tabel:
Effect maatregelen
op doelen.

De maatregelen zijn
gegroepeerd per thema.
Het thema zelf heeft
geen effectwaarde.

Legenda:

 = Veel positief effect

 = Positief effect

 = Weinig effect

 = Negatief effect

Effect maatregelen op doelen	Verminderen voertuig kilometers	Leefbaarheid	Voorkomen schade	Veiligheid
Toegangsbeleid	themamaatregel	themamaatregel	themamaatregel	themamaatregel
Venstertijden	Positief effect	Veel positief effect	Weinig effect	Positief effect
Stadsdistributiecentrum (SDC) -ontheffing	Veel positief effect	Positief effect	Weinig effect	Weinig effect
Voertuigbeperkingen	Negatief effect	Positief effect	Veel positief effect	Positief effect
Ruimtelijke & infrastructurele inpassing	themamaatregel	themamaatregel	themamaatregel	themamaatregel
Nieuwe ontwikkelingen: Logistiek PvE	Weinig effect	Positief effect	Positief effect	Positief effect
Kwaliteitsnet	Weinig effect	Positief effect	Positief effect	Weinig effect
Vrachtwagen parkeren	Weinig effect	Positief effect	Weinig effect	Positief effect
Modal shift	themamaatregel	themamaatregel	themamaatregel	themamaatregel
Vervoer over water	Positief effect	Positief effect	Veel positief effect	Positief effect
LEV/ Cargobikes	Weinig effect	Positief effect	Positief effect	Positief effect
Bundelen	themamaatregel	themamaatregel	themamaatregel	themamaatregel
Hubs	Veel positief effect	Positief effect	Positief effect	Weinig effect
Pakketbuurtdepots	Positief effect	Positief effect	Weinig effect	Positief effect
Bouwlogistiek (inkoop)	Veel positief effect	Veel positief effect	Positief effect	Veel positief effect
Subsidieontvangers	Positief effect	Positief effect	Positief effect	Weinig effect
Slimme Logistiek	themamaatregel	themamaatregel	themamaatregel	themamaatregel
Intelligente laad- en losplekken	Positief effect	Positief effect	Weinig effect	Weinig effect
Datagericht ontwikkelen	Positief effect	Weinig effect	Weinig effect	Weinig effect
Intelligente toegang	Positief effect	Positief effect	Positief effect	Weinig effect

Bijlage B: Begrippenlijst

Aanleiding

Waardoor het komt / Oorzaak/ Reden

Actielijn

Maatregelen samengevoegd in een groep

Actoren

Belangrijke spelers (bedrijven, onderzoekers, gemeenten)

Actualiseren

Bijwerken / Verbeteren

Afmeer

Een plek waar een boot zich kan vastmaken aan de kant

Ambitie

Doel

Bundeling

Spullen samenvoegen en tegelijk vervoeren

Dashboard

Overzicht

Data gericht

Gegevens (cijfers) gebruiken om spullen slimmer te verplaatsen

Duurzame stadsdistributie

Het verplaatsen van spullen in de stad met voertuigen en vaartuigen zonder uitlaatgassen

Efficiënt

Slimmer, handiger, sneller en beter verplaatsen van spullen

Evalueren

Beoordelen

Goederen

Spullen

Innovatief / Innovatie

Vernieuwend / Nieuwe ideeën

Informatie en Communicatietechnologie ICT

Het gebruik van de techniek van de computer (software)

(afwegings)Kader

Voorwaarden

Kerntaak

Hoofdtak voor de gemeente. Bijvoorbeeld opstellen regels, voorwaarden, informeren

Logistieke Hub

Knooppunt voor het opslaan van goederen en verplaatsen van goederen van grootte naar kleine voertuigen

Logistieke of goederenstromen

Spullen van hetzelfde type

Meet- en monitoren

Cijfers verzamelen en bijhouden

Modal Shift

Op een andere manier vervoeren dan over de weg

Multimodaal

Wisselen van transport voertuig

Opschalen

Groter maken, verbeteren

Overslaan of overslag

Goederen (spullen) overplaatsen

Overslagpunt

Plek waar goederen overplaatst worden

Planproces

Proces om een plan uit te voeren

Real-time

Zonder vertraging

Segment

Onderdeel

Slimme Toepassingen

Gebruik maken van slimme manieren

Snellaad infrastructuur

Stations om accu's voor elektrische voertuigen snel op te laden

(Stads)Distributie

Het verplaatsen van spullen

Standaardiseren

Hetzelfde maken / Standaard maken

Strategie

Aanpak/ Hoe we het doen/ Manier

Toegangsbeleid

Regels voor toegang te krijgen

Toegangsrechten

Voorwaarden om toegang te krijgen

Uitstoot

Uitlaatgassen die in de lucht komen

Uitstootvrij

Zonder uitlaatgassen

Vaartuig

Boot

Vervoersstromen

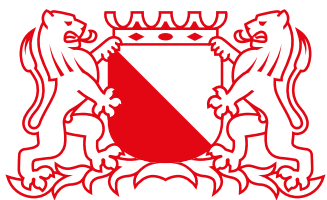
Verschillende soorten vervoersmiddelen

Voertuig / Vervoersmiddel

Vrachtauto, bestelauto, vrachtfiets, licht elektrisch karretje

Zero Emissie Zone

Een gebied waar alleen voertuigen mogen komen zonder uitlaatgassen



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon: 030 - 286 00 00