

Aanpak verduurzaming bouwlogistiek



Inleiding

Met een aandeel van circa 25% is bouwlogistiek (het vervoer van materialen, materieel en personen van en naar de bouwplaats) de grootste van alle logistiek stromen. Omdat er de komende jaren flink gebouwd wordt in de stad zal de druk op het (binnen) stedelijk wegennet alleen maar toenemen. Hierdoor staan de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid onder druk. Gezien het grote en groeiende aandeel bouwlogistiek verdient dit segment een ambitieuze en gestructureerde aanpak met een aantal maatregelen.

Onze Aanpak verduurzaming bouwlogistiek sluit 1-op-1 aan bij onze ambities om stadslogistiek te verduurzamen. Deze ambities zijn in 2021 vastgesteld in de Visie Ruimte voor zero-emissie stadslogistiek. In lijn met deze visie richt verduurzaming van bouwlogistiek zich op het *verminderen (van overlast)* en *verschonen* van voertuigbewegingen.

De gestructureerde aanpak biedt handvatten om aan de slag te gaan met het onderwerp. We scheppen zowel aan de eigen organisatie als aan het bedrijfsleven duidelijkheid over waarop de inspanningen rond bouwlogistiek gericht zijn. Deze duidelijkheid helpt bedrijven om te investeren in schone voertuigen en nieuwe concepten, zoals bouw hubs. Zo blijven wij koploper in de verduurzaming van de logistiek en houden we onze stad leefbaar.

Doelen: minder en schonere voertuigbewegingen

De aanpak van bouwlogistiek richt zich op het *verminderen (van overlast)* en het *verschonen* van voertuigbewegingen die gerelateerd zijn aan bouwprojecten. Met deze twee sporen dragen we niet alleen bij aan klimaat- en luchtkwaliteitsdoelen, maar ook aan andere stedelijke doelen, zoals het verbeteren van de leefbaarheid en het efficiënt gebruik van de schaarse ruimte in de binnenstad.



Hiermee sluit de aanpak niet alleen aan op onze schone lucht- en klimaatambities, maar ook op het mobiliteits- en binnenstadsprogramma.

Minder voertuigbewegingen

We zetten in samenwerking met het bedrijfsleven in op het verminderen van ritten. Dat kan bijvoorbeeld doordat bedrijven gebruik maken van private bouw hubs aan de rand van de stad. Leveringen worden daardoor niet iedere dag door meerdere leveranciers naar een bouwlocatie gebracht, maar eerst afgeleverd bij de bouw hub en vanaf daar gebundeld in één rit naar de eindontvanger. Ook kan worden gedacht aan transport over water.

De ritten die 'overblijven' willen we op een dusdanige manier organiseren dat de overlast beheersbaar en beperkt blijft. Beheersbaar zit hem in aspecten als: verkennen of de stapeling van bouwprojecten in een gebied te veel wordt, waardoor je het schuiven in planning van projecten kunt onderzoeken. Daarnaast kan het spreiden van ritten over de week of dag overlast verminderen.

We dragen met dit doel bij aan leefbaarheid, verbeteren van veiligheid en borgen van bereikbaarheid voor ander gemotoriseerd verkeer, voetgangers en fietsers. Met name op plaatsen waar ruimte schaars is, zoals de binnenstad, is het aanpakken van de overlast van voertuigbewegingen urgent.

Schonere voertuigbewegingen

Naast het verminderen van voertuigbewegingen zetten we in op het verscho-



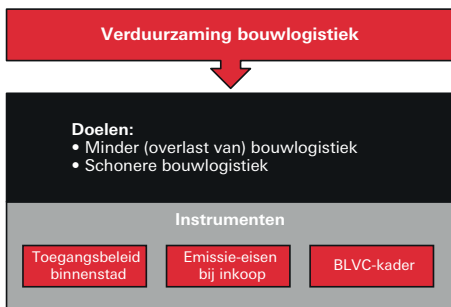
nen van voertuigbewegingen. We willen dat initiatiefnemers en opdrachtgevers van bouwprojecten hun bouwplaats en bouwlogistiek stapsgewijs zero-emissie inrichten. Met deze ambitie verbeteren we de luchtkwaliteit van Groningen en dragen we bij aan de klimaatdoelen. Dit hebben we al gedaan door een zero-emissiezone in te stellen voor bestel- en vrachtauto's. Deze zero-emissiezone geldt ook voor bouwlogistiek. Daarnaast moeten bouwers van projecten waarvoor de gemeente de opdrachtgever is vanaf 2030 hun bouwlogistiek zero-emissie inrichten, conform afspraken uit het *Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)*. In dit convenant wordt de ambitie gesteld om in 2030 ten opzichte van 2019 een reductie van 0,4 Mton CO₂ door mobiele werktuigen en bouwlogistiek in 2030 te realiseren. Daarnaast richt het convenant zich op de stikstofopgave met de ambitie van een reductie van 60% NO_x in 2030 ten opzichte van 2018. Hiermee draagt verduurzaming bouwlogistiek bij aan continuïteit van de bouwsector.

Instrumentarium

Om de ambities en doelen te behalen zetten we een aantal instrumenten in. Deze instrumenten werden de afgelopen jaren ook al toegepast, maar met de nieuwe aanpak zorgen we voor meer uniformiteit en voor meer expliciete aandacht voor bouwlogistiek. Door ons op een drietal instrumenten te richten creëren we focus en duidelijkheid om doelgericht in te zetten op verduurzaming van bouwlogistiek. De volgende instrumenten passen we daarbij toe:

- Toegangsbeleid binnenstad
- Emissie-eisen bij inkoop
- BLVC-kader

Op basis van ervaringen in andere steden en gesprekken met bedrijfsleven verwachten we dat duidelijkheid en een uniforme wijze van inzetten van deze drie instrumenten ertoe bijdraagt dat bedrijven inzetten op nieuwe, innovatie concepten om bouwlogistiek te verduurzamen.



Figuur 1:
Aanpak bouwlogistiek: doelen en instrumenten

Toegangsbeleid binnenstad

De zero-emissiezone is ook van toepassing op bestel- en vrachtoertuigen die ingezet worden voor bouwprojecten. De zone is op 1 april 2025 ingevoerd. Rekening houdend met de overgangsregelingen zullen per 1 januari 2029 alle bestelauto's en per 1 januari 2030 alle vrachtauto's in de binnenstad zero emissie zijn. Verwachting is dat invoering van de zero-emissiezone, maar ook het venstertijdenregime niet alleen kan leiden tot schonere voertuigbewegingen, maar ook tot minder voertuigbewegingen, zo bevestigen bedrijven. Voor aannemers die (zonder ZE-voertuig) maar voor één levering naar de binnenstad moeten, wordt het namelijk interessanter het materiaal of materieel aan de rand van de stad bij een bouwhub te leveren. Vanuit daar kunnen leveringen gebundeld naar de bouwplaats gebracht worden.

Emissie-eisen bij inkoop

Bij veel aanbestedingen wordt emissiereductie al meegenomen. Ook stellen we voor een aantal projecten al eisen met betrekking tot reductie van voertuigbewegingen.

In lijn met het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) en de ambities van ons inkoopbeleid stellen we emissie-eisen aan het gebruik van bestel- en vrachtoertuigen bij bouwprojecten. Deze eisen sluiten aan bij het ingroeipad van het bouwtransport uit het convenant SEB (zie figuur 2).

Aan het SEB convenant is een subsidie-regeling gekoppeld (SPUK SEB). In totaal is binnen deze regeling per overheid maximaal € 1 miljoen beschikbaar per

	Periode 1 1 jan.2023 – 31 dec.2024	Periode 2 1 jan.2025 – 31 dec.2027	Periode 3 1 jan.2028 – 31 dec.2029	Periode 4 1 jan.2030 – en verder
Aandeel koploperprojecten	5 – 25 %	25 – 50 %	50 – 80 %	75 – 95 %
Ingroei emissieloos materieel				
N1 – Bestelauto's	50 % ZE	100 % ZE	100 % ZE	100 % ZE
N2 – Lichte vrachtwagens	10 % ZE	50 % ZE	100 % ZE	100 % ZE
N3 – Zware vrachtwagens	1 % ZE	10 % ZE	30 % ZE	100 % ZE

Figuur 2: Uit Routekaart SEB: Ingroei ambitieuze niveau bouwtransport.

jaar, gedurende de periode 2026 - 2029. Met deze regeling wordt voorkomen dat bedrijven en gemeenten geconfronteerd worden met eventueel hogere kosten door uitvaart van emissieloos bouw-materieel en emissievrije voertuigen bij bouwprojecten. Bedrijven kunnen eventueel hogere kosten namelijk gewoon doorrekenen aan gemeenten, die daar met deze regeling deels voor worden gecompenseerd. Alle bouwprojecten van de gemeente, met uitzondering van evenementen, vallen onder de subsidie-regeling.

Daarnaast heeft de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland ook nog een subsidieregeling beschikbaar gesteld voor bouwbedrijven, de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB), onder andere bedoeld voor de aanschaf van en de ombouw naar emissieloze (uitstootvrije) bouwwerktuigen en bouwvaartuigen.

Naast de plannen om via aanbestedingen van bouwprojecten bouwlogistiek te verduurzamen zal ons eigen wagenpark, dat deels ook wordt ingezet voor vervoer van materiaal en materieel, verduurzamen.

BLVC-kader

In een BLVC-kader worden bij aanbestedingen eisen gesteld met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. Het BLVC-kader helpt om de impact van werkzaamheden op de omgeving te verminderen. Denk aan verminderen geluidshinder, verminderen van de hoeveelheid bouwverkeer, waarborgen van de veiligheid en het verminderen van emissies.

We maken bij de aanbesteding van alle projecten voor de binnenstad al gebruik van BLVC-kaders. Per project zijn deze BLVC-kaders momenteel uniek. We willen naar een uniforme basis van deze BLVC kaders. Bouwlogistiek zullen we explicieter meenemen in deze kaders. Ook bij gebiedsontwikkelingsopgaven en vastgoedprojecten wordt gebruik gemaakt van BLVC-kaders. Binnen deze opgaven is verduurzaming van bouwlogistiek eveneens gewenst. Prioritering van het onderwerp bouwlogistiek bij deze projecten is afhankelijk van de impact van bouwlogistiek op de omgeving en beschikbare ruimte.

Door bouwlogistiek nadrukkelijker mee te nemen in de BLVC-kaders krijgen aannemers standaard de vraag na te denken over bouwlogistiek bij hun



projecten. Zij kunnen in overleg met hun opdrachtgever aan de voorkant afspraken maken over bijvoorbeeld het gebruik van bouw hubs, geschikte laad- en losplekken, levertijden, veilige routes en de inzet van schonere voertuigen. Hiermee komen we tegemoet aan wensen van bedrijven en belangenverenigingen om het onderwerp op een eenduidige wijze mee te nemen. Zij weten daarmee waar ze aan toe zijn en kunnen ervan op aan dat ze in Groningen baat hebben bij het ontwikkelen van nieuwe, duurzame (hub)concepten en inzetten op schone voertuigen.

De focus van de optimalisatie van BLVC-kaders ligt eerst bij projecten in de binnenstad. Juist daar staat bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid bij bouwprojecten het meest onder druk.

Initiatieven bedrijfsleven

Ervaring uit andere steden leert dat de 3 instrumenten die Groningen (verder) zal inzetten om bouwlogistiek te verduurzamen, het bedrijfsleven stimuleert om nieuwe, innovatieve concepten te ontwikkelen. Zij zetten verduurzaming bouwlogistiek hoger op de agenda in steden die duidelijkheid bieden over doelen en kaders.

Het bedrijfsleven weet zélf het beste hoe ze bouwlogistiek het beste kunnen verduurzamen met minder hinder voor

de omgeving. We zullen daarom terughoudend zijn met het voorschrijven van de werkwijze om bouwlogistiek te organiseren. Wel dagen we het bedrijfsleven uit aan te geven hoe ze binnen een project bouwlogistiek duurzaam willen organiseren met zo weinig mogelijk impact op de omgeving.

Bundeling bouwlogistieke stromen

Eén van de manieren om voertuigbewegingen te verminderen is bundelen van de leveringen aan de rand van de stad. Dat kan bijvoorbeeld via een private bouw hub. Doordat op een bouw hub, meestal aan de rand van de stad, bouwmaterialen worden verzameld, kunnen vanuit hier zogenoemde dagpakketten (het materiaal en gereedschap dat een vakman voor één dag nodig heeft) naar bouwplaatsen worden getransporteerd. Dit zorgt ervoor dat alleen die materialen op de bouwplaats komen die op dat moment echt nodig zijn. Premontage en prefabricatie kan soms beter op een bouw hub plaatsvinden, aangezien daar op de bouwplaats vaak beperkt ruimte voor is. Door het consolideren van materialen wordt het aantal ritten vermindert. In Groningen hebben we al enkele voorbeelden van bouw hubs, geëxploiteerd door logistieke partijen of aannemers. Ook stelt de gemeente soms tijdelijk eigen grond beschikbaar voor een bouw hub als een aannemer behoefte heeft aan een stuk grond voor ofwel

tussenopslag van materiaal, dan wel het laden van voertuigen of machines.

Wij zien een bouwhub, geëxploiteerd door private partijen, als één van de mogelijkheden om bouwlogistiek te verduurzamen, maar we zullen leveren via een bouwhub niet voorschrijven. Het is een mogelijke resultante van de drie instrumenten. Waar nodig kunnen we bedrijven faciliteren bij de (door)ontwikkeling van bouw hubs, bijvoorbeeld door ruimte beschikbaar te stellen en mee te denken over benodigde laadinfrastructuur. Wij sturen niet aan op een gemeentelijke bouwhub.

Op welke gebieden en projecten focussen we ons?

We focussen ons bij de toepassing van de instrumenten op 3 gebieden:

- de binnenstad
- gebiedsontwikkelingen
- evenementen.

De focus van beperking van het toegangsbeleid ligt met invoering van de zero-emissiezone en uitbreiding van het

venstertijdengebied op de *binnenstad*. Hier is ruimte schaars, moet je, net als in de rest van de gemeente, prettig kunnen wonen en willen we bezoekers op een gastvrije manier ontvangen. Daarbij hoort geen overlast van bouwvoertuigen die straten blokkeren en geluidsoverlast veroorzaken.

Verduurzamen van de bouwlogistiek reikt echter verder dan de binnenstad. Bij *gebiedsontwikkelingsopgaven*, waar gedurende meerdere jaren veel gebouwd wordt, is een goede organisatie van de bouwlogistiek belangrijk. Temeer omdat we de ambitie hebben om van die wijken autoluwe gebieden te maken.

Daarnaast verdienen (tijdelijke) *evenementen* nadrukkelijke aandacht om de bouwlogistiek te verduurzamen. Ze bieden een uitgelezen kans om innovatieve logistieke oplossingen, zoals zero-emissie transport, tijdelijke hubs en circulaire concepten in de praktijk te testen. De evenementensector beschikt over veel innovatiekracht en bereikt een



breed publiek, waardoor evenementen niet alleen bijdragen aan kennisontwikkeling, maar evenementen kunnen ook als krachtig communicatiemiddel fungeren om de transitie naar duurzame stadslogistiek zichtbaar te maken. Door evenementen expliciet te betrekken, versterken we zowel de praktische uitvoering als het draagvlak voor een schone en gastvrije stad. Bovendien willen we bezoekers van evenementen ontvangen in een schone en gastvrije omgeving.



Tijdsplan 2025-2030

<i>Wanneer?</i>	<i>Welke stap?</i>
April 2025	Ondertekening convenant Schoon en Emissieloos Bouwen
April 2025	Invoering zero-emissiezone
Vanaf januari 2026	Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwen
Maart 2026	Basis BLVC-kader met bouwlogistiek gereed en start implementatie
Vanaf januari 2027	Jaarlijkse monitoring haalbaarheid en doelen op basis van marktconsultatie (o.a. kosten en aantal inschrijvers)
April 2027	Evaluatie BLVC-kader met bouwlogistiek
Vanaf januari 2029	Alle bestelvoertuigen in binnenstad ZE (conform eisen ZE-zone)
Vanaf januari 2030	Alle vrachtvoertuigen in binnenstad ZE (conform eisen ZE-zone)
Vanaf januari 2030	Alle bestel- en vrachtvoertuigen ZE binnen 75-95% van de bouwprojecten (conform convenant SEB)

Vragen?

Mail naar stadslogistiek@ groningen.nl