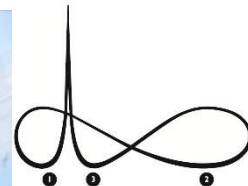




Zero Emission
Stadslogistiek



Topsector Logistiek



Leidraad Stop & Drop



Leidraad Stop & Drop

Leidraad voor toepassing van het Stop & Drop-concept

Leidraad opgesteld door CROW in opdracht van Connekt in het kader van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (Green Deal ZES)

Rapport opgesteld door Hans Voerknecht (CROW)

Begeleiding:

Dymph Hoffmans (Utrecht)

Annika Ridderikhof (Gemeente Utrecht)

Françoise van den Broek (Gemeente Maastricht)

Astrid van den Aker (Gemeente Amersfoort)

Wilbert van Putten (Gepu)

Raymond Korrel (Sligro)

Foto's gemaakt door Gemeente Utrecht

Inhoud

| | | |
|------|---|----|
| 1. | Inleiding | 4 |
| 1.1 | Doel handleiding | 4 |
| 1.2 | Achtergrond in het kader van Green Deal ZES..... | 4 |
| 1.3 | Kenschets project Stop&Drop..... | 4 |
| 2. | Stroomschema | 6 |
| 3. | Initiatief voor Stop & Drop | 6 |
| 4. | Verwerven draagvlak voor Stop & Drop | 7 |
| 5. | Criteria en keuze locatie | 7 |
| 6. | Invulling en inrichting Stop & Drop-locaties en beleving | 8 |
| 6.1 | Inrichting en bebording locaties | 8 |
| 6.2 | Technische inrichting | 11 |
| 6.3 | Wijze van beleveren | 12 |
| 6.4 | Afstemming belevingstijden horeca (en venstertijden)..... | 12 |
| 7. | Monitoring en evaluaties | 12 |
| 8. | Communicatie | 12 |
| 9. | Handhaving en andere juridische aspecten | 13 |
| 9.1 | Preventieve handhaving | 13 |
| 9.2 | Reactieve handhaving | 13 |
| 9.3 | Voedselveiligheid..... | 13 |
| 9.4 | Arbeidsomstandigheden | 14 |
| 10. | Kosten | 14 |
| 10.1 | Kosten voor gemeenten..... | 14 |
| 10.2 | Kosten voor de leveranciers | 15 |
| 11. | Mogelijkheden voor een meer verplichtend karakter van Stop&Drop bij gebleken succes. 15 | |

1. Inleiding

1.1 Doel handleiding

Stop & Drop is een initiatief met pilots in Utrecht en Maastricht om er bij de bevoorrading van horeca voor te zorgen, dat deze plaatsvindt met minder stank- en geluidsoverlast. Dit heeft daarnaast als gunstig bijeffecten ook minder overlast voor bezoekers van het horecagebied, een betere luchtkwaliteit in termen van NOx en fijn stof en een betere beleving van de openbare ruimte. Zonder dat de efficiëntie van de bevoorrading wordt aangetast. Deze handleiding schetst voor gemeenten die (op eigen initiatief of op voordracht van de horeca of leveranciers) een werkwijze om Stop & Drop gezamenlijk met de leveranciers en de horeca in te voeren. Op grond van de ervaringen in Utrecht en Maastricht wordt op alle relevante aspecten ingegaan.

In hoofdstuk 2 is een stroomschema opgenomen met alle onderdelen van een Stop&Drop-project en de volgorde van de diverse activiteiten. Dit stroomschema fungeert tevens als leeswijzer voor deze leidraad.

Deze leidraad is gebaseerd op de ervaringen in Utrecht en Maastricht, maar de gehele aanpak is zodanig opgesteld, dat iedere gemeente deze kan toepassen, waarbij uiteraard vaak wel plaatselijke maatwerkoplossingen moeten worden gevonden. Om de algemene toepasbaarheid te toetsen heeft de gemeente Amersfoort bekeken of de werkwijze voor deze gemeente te gebruiken is. In de bijlage is een uitgebreidere beschrijving van de ervaringen van Utrecht en Maastricht opgenomen.

1.2 Achtergrond in het kader van Green Deal ZES.

De pilots in Utrecht en Maastricht hebben plaatsgevonden als Living Lab in het kader van de Green Deal ZES (Zero Emission Stadslogistiek). Aan de Green Deal ZES nemen de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Economische Zaken deel, maar ook gemeenten, vervoerders, verladers, autofabrikanten, onderzoeksinstituten, en verwante branche- en belangenorganisaties als BOVAG, EVO, TLN, Natuur & Milieu en Rai Vereniging. Deze partijen onderzoeken samen hoe emissievrije bevoorrading van stadskernen in praktijk gebracht kan worden. Het doel is om in 2025 zoveel mogelijk emissievrije stadslogistiek te realiseren. Na de succesvolle Living Labs in Utrecht en Maastricht is het doel van Green Deal ZES om het concept Stop&Drop in zoveel mogelijk steden toepasbaar te maken. Daarom heeft Connekt, als uitvoerder van de Green Deal ZES de opdracht gegeven aan CROW om een leidraad te schrijven voor de toepassing van Stop&Drop.

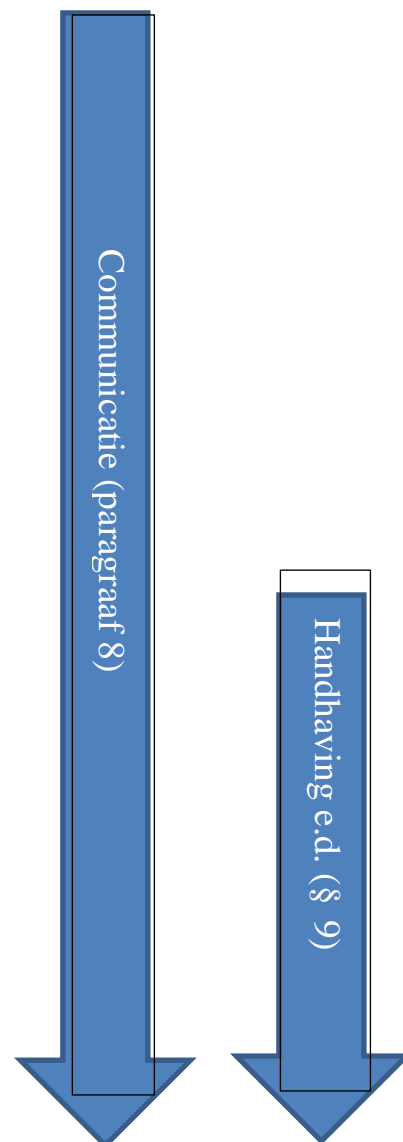
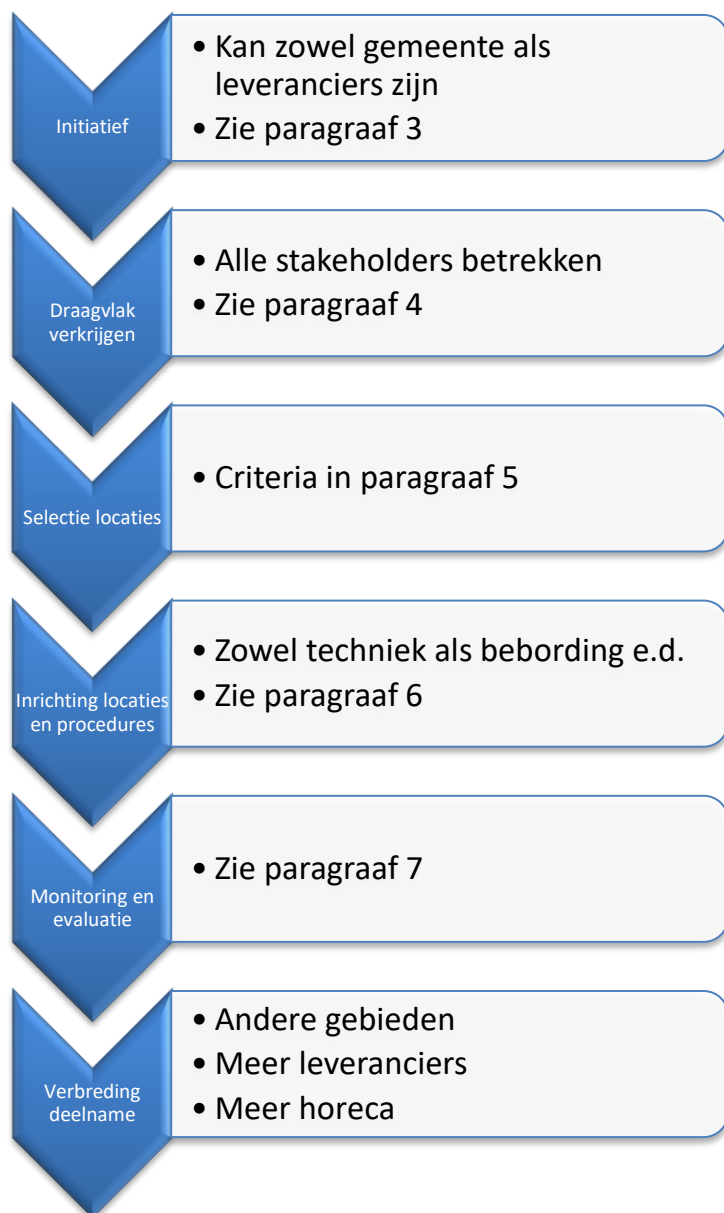
1.3 Kenschets project Stop&Drop

Bij de beleving van horeca van bederfelijke waar, moet de koel- en vriesinstallatie van de beleverende vrachtauto blijven draaien. Bij de bestelbusjes is de koeling gekoppeld aan de motor, maar bij vrachtwagens wordt de koeling aangedreven door een aparte dieselmotor, die minder schoon is dan de motor van de vrachtwagen zelf (bv. Euro 3 vs. Euro 6) Het concept van Stop &

Drop is dat in een gebied, waar veel horeca bij elkaar zit de koel- en vriesinstallatie van de vrachtauto wordt aangesloten op de elektriciteitsvoorziening in een putkast of een laadpaal en niet op die van het voertuig. De chauffeur bezorgt de bestelling te voet (met rolcontainer of een ander hulpmiddel) bij klanten binnen een bepaalde straal. Stop & Drop staat voor minder kilometers en minder overlast van lossende vrachtwagens. En minder geluidsoverlast én luchtvervuiling.



2. Stroomschema



3. Initiatief voor Stop & Drop

Het initiatief kan zowel bij de gemeente vandaan komen als bij de horecaleveranciers. In de volgende paragraaf staan de voordelen benoemd die voor beide partijen van belang kunnen zijn. Nu in Utrecht en Maastricht de eerste praktische hobbels geslecht zijn, en duidelijk is, dat Stop & Drop gemakkelijk van de grond kan komen, kunnen andere steden volgen. Maar het kan ook zijn, dat leveranciers het materiaal en het concept niet alleen in Utrecht en Maastricht, maar ook in andere steden willen gebruiken. In ieder geval kunnen de contacten die er nu al bestaan met de horecaleveranciers verder benut worden, wanneer er van één van beide kanten initiatief wordt ondernomen.

4. Verwerven draagvlak voor Stop & Drop

Het is essentieel om alle stakeholders vanaf het begin mee te nemen in het traject, maar ook in de fases daarna. Het gaat om de volgende stakeholders:

| <i>Stakeholder</i> | <i>Voordelen (+), bezwaren (-)</i> | <i>Aandachtspunten</i> |
|---|--|---|
| <i>Collega's gemeente</i> | + minder stank/geluid + vrachtwagens op vooraf bepaalde locaties in het horecagebied + betere luchtkwaliteit + betere leefbaarheid + minder rondrijden | Het centrum is een gebied waar heel veel belangen spelen. Vanuit alle disciplines bezig met kwaliteit en nieuwe wenselijke ontwikkelingen. Zoek naar synergie en win-win situaties. Overleg over criteria en keuzes van locaties, de uiteindelijke keuze en de procedures |
| <i>Horecagroothandels</i> | + Vaste (wel/niet gereserveerde) parkeerplek + Efficiënte belevering (minder rondrijden) + Maatschappelijk verantwoord ondernemen - Mogelijke bezwaren chauffeurs | Betrokkenheid op alle niveaus is noodzakelijk. Bij de uitwerking ook de chauffeurs betrekken (praktische kennis). Zorg dat de deelnemende leveranciers ook in communicatieve zin van hun deelname kunnen profiteren |
| <i>Te beleveren horeca</i> | + Minder vrachtwagens voor de deur + Betere beleving horecagebied - Afstemming levertijden, dus niet op de door de horeca gewenste tijd | Bij benadering horeca optrekken met leverancier. Zoek naar praktische oplossingen bij afstemming tijden (zie paragraaf 7) |
| <i>Omwonenden/ andere ondernemers</i> | + Minder rondrijdende vrachtauto's + Kortere venstertijden - Nieuwe Stop&Drop levert soms bezwaren op | Vanaf het begin betrekken, ook bij de keuze van de locatie |

5. Criteria en keuze locatie

Cruciaal is de keuze van de locatie, waar de vrachtauto's van de leverancier geparkeerd kunnen worden en aan de stroomvoorziening gekoppeld kunnen worden. Er zijn vier aspecten die bepalend zijn voor deze keuze

| | criterium |
|----------------------------------|---|
| Afstand tot horeca-ondernemingen | Maximaal 200 à 250 meter afhankelijk van de bestrating |
| Dichtheid horeca | Per beleveringspunt minimaal 3 ondernemingen |
| RO-aspecten | <ul style="list-style-type: none"> a. “Stekkerpunt” niet op locatie die altijd toegankelijk zou moeten zijn voor andere voertuigen; b. Vermijdt “zichtlocaties”, zoals locaties voor de gevel van winkels; c. Geen beperking doorgang langzaam verkeer d. geen beperking overig verkeer e. zo min mogelijk beperking voor overige bevoorraders f. Altijd beschikbaar of bepaalde periode van de dag? g. Veilig voor verkeer, voetgangers, zicht etc zowel voor parkeren als klep i.v.m. laden en lossen, en snoer naar stekker h. Streven naar dubbelgebruik b.v. met taxi’s i. Bekijk draaicirkels voor het parkeren van de vrachtwagens j. Inventariseer mogelijke lokale knelpunten en motiveer de locatiekeuze in het verkeersbesluit. Bij voorkeur wordt hiervoor een beleid met de nodige ruimte voor afweging vastgesteld. |
| Draagvlak | Probeer de stakeholders te betrekken bij het selectieproces; een objectief minder optimale locatie met wel draagvlak is beter dan een objectief betere locatie met veel weerstand |

6. Invulling en inrichting Stop & Drop-locaties en belevering

6.1 Inrichting en bebording locaties

Er zijn twee mogelijke inrichtingen:

A. Een gereserveerde Stop&Drop-locatie, waar dus (op de gereserveerde tijdstippen) alleen deelnemende vrachtauto’s van horecaleveranciers kunnen parkeren

B Een niet-gereserveerde locatie, waar dus wel een stroomaansluiting zit, maar geen gereserveerde plek

De eerste keuze geeft zekerheid aan de leveranciers, de tweede geeft minder problemen qua draagvlak en handhaving

A. Een gereserveerde Stop&Drop-locatie

Aanleg van *aparte specifieke laad- en losplaatsen Stop&Drop*. Hiervoor moet een Verkeersbesluit worden genomen. Van belang is dat de aard van de inrichting ter plaatse en de locatiekeuze zorgvuldig worden gemotiveerd in het verkeersbesluit.

Qua bebording moet de locatie aangeduid worden als een laad- en losplek voor alleen ontheffinghouders.

De ontheffing wordt op kenteken afgegeven. Ook krijgen de chauffeurs een ontheffingskaart mee voor in de auto.¹

In de ontheffing moet worden opgenomen dat men gebruik mag maken van de laad- en losplekken die specifiek zijn aangeduid voor "Stop&Drop" op de daarbij aangegeven tijden. Verder moet vastgelegd worden, dat de vrachtauto's op een dergelijke plek langer mogen blijven staan, want wettelijk is de laad- en lostermijn op een laden- en lossenplek maximaal 10 minuten. Bij de losplaats moet een verkeersbord aangeven welke voorschriften/regels op de locaties gelden. Het gaat hier om het E7 bord voor laden en lossen, met onderbord met vermelding van het tijdsvenster en voor ontheffinghouders.

Hoe het niet moet:



¹ Ondernemers geven aan, dat een ontheffing op kenteken voor hen lastig kan zijn, voor als de betreffende vrachtwagen buiten dienst is. Maar voor handhaving is dat wel nodig. Hier moete dus goede afspraken over gemaakt worden.

(dit is een bord dat hoort bij een gewone parkeerplaats en niet bij een laad- en losplek)

En hoe het wel moet:



Volgens het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 ("RVV 1990") geldt "onmiddellijk laden en lossen" overigens niet als parkeren. Volgens de rechtspraak is sprake van laden en lossen bij het "bij voortduring inladen of uitladen van zaken van enige omvang of enig gewicht, onmiddellijk nadat het voertuig tot stilstand is gebracht en gedurende de tijd die daarvoor nodig is". Als een vrachtwagen dus is stilgezet op de Stop & Drop losplek en is aangekoppeld en daar slechts blijft staan gedurende de tijd die nodig is voor de bevoorrading van de nabijgelegen horeca, zal verdedigbaar sprake zijn van laden en lossen en geen parkeren (ook al moet de leverancier even lopen). Daarom is het dus ook van belang om een "laad- en losbord" te gebruiken en geen bod voor parkeren. Het is goed dit op lokaal niveau met handhavers af te stemmen.

Bij een gereserveerde locatie is het ook van belang, dat voldoende duidelijk is, dat alleen Stop&Drop-deelnemers gebruik kunnen maken. Op het Neude in Utrecht is daarom een groot lichtgevend kruis aangebracht. In de praktijk blijkt het effect hiervan gering. Verder kan worden overwogen om de Stop & Drop plek af te scherm met een (eenvoudige) barrière. Daardoor wordt het praktisch onmogelijk voor derden om daar te parkeren of te lossen. Dat zou de inzet van andere handhavingmiddelen overbodig maken.

B. Niet-gereserveerde Stop&Drop-plaatsen

Er kan ook gekozen worden om stroomaansluitingen te realiseren op meerdere “gewone” parkeer- of laad- en losplekken. Bezwaar is dat iedereen daar op zich kan parkeren en dat het dus ook zoekwerk kan opleveren voor de leveranciers. Voordeel is, dat ze veel makkelijker te realiseren zijn – Hier hoeft immers geen verkeersbesluit voor te worden genomen. . Wanneer er vooral ’s ochtends beleverd wordt is er vaak ook nog wel voldoende ruimte. Wanneer het al dan niet bezet zijn van de locatie gemonitord wordt en kenbaar is aan de chauffeurs, kunnen ze ook makkelijker een parkeerplek vinden.

Wel moet geregeld worden dat de horeca leveranciers hier langer stil mogen staan. Normaal is laden en lossen immers maar ong. 10 minuten. Dat is te kort voor afleveren van goederen op enige afstand

6.2 Technische inrichting

Stroom leveren kan via stekkerpalen of stekkerputten. De eerste is goedkoper, de tweede minder zichtbaar. Stekkerputten zorgen voor minder overlast en er worden geen fietsen aan vastgebonden. Kosten stekkerput zijn ca. €1300 per aansluiting. Laadpalen zijn ongeveer de helft goedkoper, maar ook kwetsbaarder. Het moet in ieder geval krachtstroom zijn (380V, 32 Ampere aansluiting en 32 Ampere stekker) en de fasedraairichting moet kloppen. Linksom of rechtsom kan allebei, als de vrachtwagens maar dezelfde fasedraairichting hebben als de krachtstroom. Dit moet je dus afstemmen met de horeca-groothandels.

De vrachtwagens zelf moeten krachtstroomsnoeren hebben en uiteraard een koelinstallatie die op krachtstroom werkt.



6.3 Wijze van beleveren

Bij de gehouden experimenten in Maastricht en Utrecht is gebruik gemaakt van reguliere rolcontainers. Er wordt door sommige marktpartijen gewerkt aan elektrische rolcontainers, die het vervoer voor de chauffeur nog veraangename(n). Zeker wanneer er iets verder moet worden gelopen is een “goede” rolcontainer van belang. Zowel voor degene die de spullen moet afleveren als voor de omgeving; de rolcontainers kunnen erg veel lawaai maken !

6.4 Afstemming beleveringstijden horeca (en venstertijden)

Dit is van groot belang voor de efficiëntie en daarmee effectiviteit van Stop&Drop. De bevoorraders wil vanaf de Stop&Drop plek liefst in een keer alle horeca die op loopafstand zit bevoorraden en niet enkele keren op een dag op die plek te moeten teugkomen. Daarmee vervalt een groot deel van de voordelen van Stop&Drop! Vaak willen de horecaondernemers zelf bepalen hoe laat ze beleverd worden. Dat is kostenverhogend en levert veel extra overlast op. Soms zijn horecaondernemers nog niet aanwezig op de voor Stop&Drop gunstige tijden (nl. in de ochtend) of zijn er andere redenen voor de vraag naar specifieke tijden. Zorg voor overleg tussen bevoorraders en horeca om dit probleem op te lossen. Denk aan inzet van b.v. schoonmaakpersoneel, sleutels bij de leveranciers, deur openen door de bure(n) etc

7. Monitoring en evaluaties

In het kader van Green Deal ZES heeft Technolution is een aanpak ontwikkeld met Smartphones e.d. om het gebruik van Stop&Drop te monitoren. Deze methodiek is ook voor andere gebieden beschikbaar

Ook kan dit toegepast worden om plaatsen te reserveren of afstemming te regelen tussen leveranciers onderling wie wanneer waar staat.

8. Communicatie

In zowel Utrecht als Maastricht is zeer veel aandacht geweest voor communicatie. De communicatie in het begintraject is beschreven in paragraaf 4 en 5. De volgende aandachtspunten zijn van belang voor de communicatie in het vervolgtraject:

- Zorg dat de communicatie rond het project belegd is. Dus als de projectleider een ander project gaat doen, moet er een nieuwe drijvende kracht zijn;
- Zorg dat alle stakeholders een vast aanspreekpunt hebben bij de gemeente;
- Zoek elkaar regelmatig op; wanneer er dingen niet goed gaan, is het van belang dat zo vroeg mogelijk te weten;
- Zorg dat er voor leveranciers en horeca een communicatieve plus zit in deelname in het project

- Zorg voor directe korte communicatiekanalen voor technische problemen.

9. Handhaving en andere juridische aspecten

9.1 Preventieve handhaving

Het belangrijkste is preventieve handhaving. Tenslotte heeft een leverancier die zijn plek bezet ziet door een “illegale” gebruiker er niets aan, dat diegene een bekeuring krijgt. Maar als er iemand rond loopt, die mensen aanspreekt, wanneer ze op een gereserveerde Stop&Drop-plek gaan staan, is dat veel effectiever. Dat kan een handhaver van de gemeente zijn, maar ook iemand die coördineert, dat de horeca-ondernemingen beleverd kunnen worden (zie paragraaf 6.4). Weliswaar heeft zo iemand geen formele bevoegdheden, maar met uitleg en een vriendelijke aanmaning is ook veel te bereiken.

9.2 Reactieve handhaving

Voor het handelen in strijd met het verkeersbesluit kan handhavend worden opgetreden. Daarvoor kan door handhavers een boete van maximaal EUR 90,00 worden opgelegd. Bij gemeentelijke verordening kunnen bovendien nadere regels worden gesteld om voertuigen weg te slepen die onterecht stilstaan op een Stop & Drop punt.

Daarnaast kunnen eventueel camera's kunnen ook worden ingezet om toezicht te houden op de Stop & Drop plek. Voordat camera's mogen worden ingezet moet onder meer zorgvuldig worden afgewogen of deze maatregelen wel nodig is.

Het zal op basis van rechtspraak overigens niet eenvoudig zijn voor een betrokkene om een beroep te doen op de onbekendheid met Stop & Drop en onduidelijkheid van het verkeersbord. In de rechtspraak is bepaald dat wanneer een bord niet gelijk duidelijk is, de verkeersdeelnemer dient te onderzoeken of het verkeersbord van toepassing is op het betreffende parkeervlak.

9.3 Voedselveiligheid

Etenswaren die gekoeld bewaard moeten worden, moeten op grond van de wet een temperatuur van ten hoogste 7°C behouden, tenzij anders op de verpakking worden vermeld. In dat laatste geval moet in beginsel de aanwijzing op de verpakking worden gevolgd. Bij lokaal vervoer van gekoelde bakkerswaren mag de temperatuur ten hoogste 10°C bedragen. Levensmiddelen die warm moeten worden bewaard moeten boven de 60 °C blijven. Voor diepgevroren levensmiddelen geldt dat zij tijdens het vervoer ten hoogste –15°C mogen zijn. Bij het vervoer (met name van de Stop & Drop naar de afnemer) zal dan ook de temperatuur moeten worden bewaakt. In Nederland bestaan er per branche verschillende hygiënecodes waarin aanvullende eisen kunnen worden gesteld aan het transport.

Voor de gemeente lijkt hier evenwel geen bijzondere rol weggelegd anders dan dat met deze eisen rekening zal moeten worden gehouden bij de locatiekeuze.

9.4 Arbeidsomstandigheden

De Arbeidsomstandighedenwet kent geen specifieke eisen over hoeveel een werknemer mag tillen en hoever een werknemer mag lopen. De last mag echter geen gevaar opleveren voor de veiligheid en of de gezondheid van de werknemer (art. 5.2 Arbeidsomstandighedenbesluit). Werkgevers zijn verplicht om de risico's op te nemen in hun Risico-Inventarisatie. Ook moeten werkgevers goede voorlichting geven over hoe medewerkers veilig kunnen optillen, dragen en duwen en trekken. Op grond van alle omstandigheden van het geval zal de werkgever van de bezorgers bij de Stop & Drop onder andere beoordelen hoeveel de werknemers kunnen tillen en welke afstanden zij afleggen. Door de inzet van rolcontainers lijkt een afstand van 200 à 250 meter echter in vrijwel alle gevallen aanvaardbaar.

Voor gemeenten lijkt ook hier geen bijzondere taak weggelegd, anders dan in overleg met leveranciers te kiezen voor een locatie die voor hen acceptabel is, gelet op de wettelijke verantwoordelijkheden als werkgever.

10. Kosten

10.1 Kosten voor gemeenten

| Kostenpost | Geschatte kosten/uren |
|---------------------------------------|---|
| Bebording en inrichting parkeerplaats | Ca. €5.000, waarvan ca. €1.250 voor putkast |
| Technische voorzieningen | |
| Handhaving | Kan meegenomen worden in dagelijkse ronde. Bij gerichter handhaven op de Stop&Drop plekken komen er wel kosten bij |
| Procedures: | Geen bijzondere procedures nodig, alleen een verkeersbesluit (geen kosten) |
| Projectvoering | Projectleiding adviseurs verkeer/stadsingenieurs, elektra, beheer. Bij toepassing van deze leidraad 60-120 uur werk voor initiatie project. Daarna jaarlijks 20-30 uur. |
| Stroomleverantie | Wordt op dit moment nog niet doorberekend. Kosten kunnen verhaald worden op de leveranciers via de kosten van de vergunning. |

10.2 Kosten voor de leveranciers

De enige kosten voor de leverancier zijn, dat er een koelinstallatie in de vrachtauto moet zitten, met een adequaat snoer, die op krachtstroom werkt. De meeste koelinstallaties voldoen hieraan. Verder zijn er natuurlijk ook (betrekkelijk geringe) kosten voor de elektriciteit die wordt afgenomen. Hierbij kan gedacht worden aan het meten van het stroomgebruik en het in rekening brengen van de gebruikte stroom aan de leverancier, maar dat is omslachtig. Veel gemakkelijker is om op grond van een inschatting van het jaarlijkse stroomverbruik de kosten van een vergunning te verhogen.

11. Mogelijkheden voor een meer verplichtend karakter van Stop&Drop bij gebleken succes

Wanneer het overgrote deel van de ondernemers (leveranciers en horeca) deelneemt (bv. meer dan 80%), dan wordt het uiterst onhandig om het resterende deel op een andere manier te belevaren. Het mooiste is, als de gemeenschappelijke deelname van “iedereen” op vrijwillige basis geschiedt. De afspraken daarover moeten natuurlijk wel worden vastgelegd, bv. in een convenant.

Er kan bij dat convenant worden gekozen voor ‘zachte’ of ‘harde’ afspraken. Het eerste betekent dat er slechts niet-bindende afspraken worden gemaakt of dat wordt afgesproken dat partijen een inspanningsplicht op zich zullen nemen. Er kunnen ook ‘harde’, bindende afspraken worden gemaakt. In een convenant kunnen de deelnemers ook bedrijfseconomische voordelen worden toegekend als stimulans. Daarbij zal echter moeten worden voorkomen dat leveranciers een voordeel wordt geboden dat niet voor anderen beschikbaar is. Ook moet dit voordeel niet groter zijn dan EUR 200.000,00 omdat anders sprake kan zijn van verboden staatsteun.

Indien een convenant geen soelaas zou bieden, kan ervoor worden gekozen om (nadere) verkeersmaatregelen te nemen, bijvoorbeeld door middel van venstertijden of het instellen van een zone waarbij het verboden wordt om met draaiende motor te laden en lossen (in een verkeersbesluit of bij APV) waarbij tegelijkertijd op bepaalde locaties steekpunten worden aangeboden. Stop & Drop wordt dan de facto verplicht voor alle horecagelegenheden en leveranciers in dat gebied. Het is in dat geval vanzelfsprekend eens te meer van belang dat die locaties zorgvuldig worden gekozen en dat onder meer rekening wordt gehouden met de gerechtvaardigde belangen van horecagelegenheden en leveranciers.

Een extra mogelijkheid is er, wanneer er in het gebied een BIZ (Bedrijven Investerings Zone) actief is. In de afspraken die van kracht zijn binnen zo'n BIZ zou ook Stop&Drop kunnen worden opgenomen. Dat zou dan wel moeten worden meegenomen bij instelling of verlenging van de BIZ. Meer informatie over hoe een BIZ kan werken is te vinden op www.bedrijveninvesteringszone.nl



Bijlage A Beschrijving pilot Utrecht

Hartje Utrecht telt zo'n 550 horecabedrijven en een groot winkelgebied. Ondernemers die vrijwel dagelijks (tot wel 3x per dag!) bevoorrad moeten worden. Dit vrachtverkeer legt een zware druk op de verkeersaders in de stad, zeker aangezien vanaf 11.30 uur vele straten autovrij zijn en de klus dan geklaard moet zijn.

De gemeente heeft met 3 grote horecagroothandels een concept ontwikkeld waarbij op 2 nog te bepalen plaatsen in het centrum koelwagens voor langere tijd kunnen parkeren (liefst inpandig). Dankzij de aangelegde stroomvoorziening blijft de temperatuur in de koelwagens gewaarborgd, terwijl met rolcontainers of kleine elektrische karretjes de voorraad bij diverse horecagelegenheden afgeleverd wordt. Bijkomend voordeel: elektrische karretjes mogen ook na 11.30 uur gebruik maken van de straten. Zo wordt de druk op de ochtendspits nog meer verlicht.

Sinds 29 maart 2016 is er van start gegaan met een Stop&Drop-punt op het Neude. In april is deze proef beëindigd, na een beroep op de bestuursrechter. Tot begin 2017 heeft het project daarna stilgelegen. In 2017 is het project toen weer opgepakt met oplaadpunten op de volgende locaties.

Horecagroothandel aan de stekker

Locaties elektrische oplaadpunten en "stop & drop" binnenstad Utrecht



Mei

In mei 2017 zijn er vier plaatsen voor Stop & Drop beschikbaar gekomen:

1. Neude: Laad- en losplaats van 7.00 -11.30 gereserveerd voor vergunninghouders
2. Stadhuisplein : Laad- en losplaats van 7.00 -11.30 gereserveerd voor vergunninghouders
3. Lange Vijstraat: algemene laad- en losplaats met stekker
4. Minrebroederstraat: algemene laad- en losplaats met stekker

In juni/juli zijn daarbij gekomen:

Wijde Doelen: algemene laad- en losplaats met stekker

Domplein: laad -en losplaats met stekker – gecombineerd met taxistandplaats.

Wed: algemene laad- en losplaats met stekker.

Bij de evaluatie van de pilot in september 2017 is geconstateerd, dat de proef gedeeltelijk is geslaagd. Het gebruik van gereserveerde plekken functioneert goed, maar slechts één groothandel maakt frequent gebruik van de stekker. Gezamenlijk is geconcludeerd, dat dit voldoende basis biedt om door te gaan, temeer omdat twee nieuwe groothandels ook interesse hebben getoond. Wel wordt nader contact opgenomen met de twee groothandels die nauwelijks 'stekkeren' om de belemmeringen om dat te doen te onderzoeken en ook hen aan te moedigen gebruik te maken van de krachtstroomvoeding.

Bijlage B Beschrijving pilot Maastricht

In 2015 heeft gedurende vier maanden een Stop & Drop-pilot gedraaid met Sligro op het gebied van horeca-distributie, waarbij vrachtwagens met koeling gebruik kunnen maken van het laadpunt op het Vrijthof, is erg succesvol geweest. De vrachtwagens konden parkeren bij de laadpaal, daar gebruikmaken van de stroom waardoor hun koelinstallatie kan blijven werken zonder dat de dieselmotor blijft draaien. Van daaruit kunnen de bezorgers binnen een straal van 250 meter de verschillende horecazaken rondom het Vrijthof van goederen voorzien. In 2016 wilde Maastricht Bereikbaar aan deze pilot een vervolg geven en het verder uitbreiden met meer horeca-leveranciers en op andere pleinen in de binnenstad waaronder het OLV- plein en de Markt. Daarvoor was het wel belangrijk dat horecaondernemers gaan meedenken over het plannen van hun afspraken met leveranciers en deze onderling goed op elkaar afstemmen, zodat een leverancier op één moment van de dag meerdere zaken kan voorzien. Zo kunnen de leveranciers op hun beurt onderling afspreken wie wanneer gebruikmaakt van een bepaald oplaadpunt.

Het is echter, ondanks diverse inspanningen van Maastricht Bereikbaar tot op heden niet gelukt een vervolg te geven op deze pilot.