

Onderwerp

Green Deal Zero Emission Stadslogistiek

Programma / Programmanummer
Binnenstad / 1041

BW-nummer

Portefeuillehouder
B. van Hees

Samenvatting

Op vrijdag 21 november wordt door de Rijksoverheid, 10 gemeenten, branche organisaties, verladers en vervoerders de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekend. De Green Deal is bedoeld om alle deelnemende partijen gezamenlijk de ervaringen met proefprojecten te delen en gezamenlijk een doelstelling voor de periode 2020 – 2015 te formuleren.

Dit is een besluit om de overeenkomst vast te stellen en om wethouder Van Hees te machtigen om de overeenkomst te ondertekenen.

Directie/afdeling, ambtenaar, telefoonnr.
Ben van Gelder

Datum ambtelijk voorstel
6 november 2014

Registratienummer
14.0012477

Ter besluitvorming door het college

De overeenkomst Green Deal Zero Emission Stadslogistiek aan te gaan.

Paraaf Datum
akkoord

Ter besluitvorming door de burgemeester

De portefeuillehouder Van Hees te machtigen om de overeenkomst te ondertekenen.

Steller
Ben van Gelder

Steller
Henk Nijhuis

Alleen ter besluitvorming door het College

Besluit B&W d.d. 18 november 2014 nummer: 3.16

- Conform advies
 Aanhouden
 Anders, nl.

Paraaf Datum
akkoord

Bestuursagenda

Portefeuillehouder

1 Probleemstelling

Het Rijk werkt met Green Deals om knelpunten op het gebied van duurzaamheid te verminderen. Green deals worden gesloten op bijvoorbeeld de thema's energie, klimaat, water, grondstoffen, biodiversiteit, mobiliteit, biobased economy, bouw en voedsel. Hier hebben we het concreet over de totstandkoming van de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek ("*Green Deal ZES!*").

De Green Deal Zero Emission Stadslogistiek komt voort uit het Energieakkoord en vanuit de vraag van koplopende gemeenten en innovatieve transportbedrijven, die de overheid gevraagd om een doel te stellen en daarmee de spreekwoordelijke "stip op de horizon" te bepalen. De ondertekenende partijen zijn de Rijksoverheid, tien lokale overheden, ondernemings-, branche- en belangenorganisaties, voertuigproducenten, brandstofleveranciers, logistieke dienstverleners, verladers en ontvangers en overige partijen zoals Binnenstadservice of de DAR.

Doel van de Green Deal is regionale pilots faciliteren en richting geven aan investerende partijen. Onder Zero Emission Stadslogistiek wordt hier verstaan de verlaging van in ieder geval de CO₂-emissie als gevolg van stadslogistiek tot nul, en bij voorkeur ook van NO_x, fijnstof en geluidsemissies in de binnenstad als gevolg van stadslogistiek tot vrijwel nul. De Green Deal wordt op vrijdag 21 november ondertekend. De overeenkomst behelst in hoofdzaak een inspanningsverplichting om projecten verder te helpen.

2 Juridische aspecten

Formeel gaat de gemeente een overeenkomst aan, een privaatrechtelijke rechtshandeling. Om de overeenkomst rechtsgeldig te ondertekenen dient de wethouder hiervoor te worden gemachtigd.

3 Doelstelling

Formeel bekrachtigen dat de gemeente de Green Deal ondersteunt en bereid is de initiatieven te ondersteunen. Dit zijn onder meer elektrische voertuigen van DAR, CombiPakt Elektrisch Vervoer, Regionale Stadsbode Middelkoop en Binnenstadservice.

4 Argumenten

Het initiatief sluit goed aan bij het Nijmeegse beleid gericht op duurzaamheid, gezondheid en vitale binnensteden, zoals verwoord in het Coalitieakkoord.

Voordeel is dat initiatieven verder geholpen worden met steun van het Rijk, belangenorganisaties en de markt. Nijmegen staat hier niet alleen in, de Green Deal wordt samen met tien gemeenten uitgevoerd, waaronder gemeente Arnhem.

Het binnenstadsklimaat is gebaat bij schone, veilige en vitale binnenstad, die bevoorraadt wordt met zo veel mogelijk schone, stille en zuinige voertuigen die het winkelend publiek niet hinderen. Ook kan de Green Deal helpen bij invulling van de in het coalitieakkoord gestelde ambitie inzake de Nijmeegse roetnorm.

5 Klimaat

Zoals verwoord in de Duurzaamheidsagenda 2011-2015 en Duurzaamheid in Uitvoering 2013-2017, hebben we de ambitie om in 2045 een energie neutrale stad te zijn. We zetten in op energiebesparing, energietransitie en duurzame mobiliteit. Dit initiatief levert een bijdrage aan het tegengaan van de uitstoot van schadelijke en fossiele brandstoffen. Ook draagt het door het verminderen van de vervoersbewegingen bij aan een betere doorstroming van verkeer. Dit heeft positief effect op de luchtkwaliteit en vermindert geluidsoverlast.

Vervolgvel

2

6 Financiën

Dit besluit heeft geen financiële gevolgen.

7 Participatie en Communicatie

Uitgangspunt is dat de goede initiatieven uit de Nijmeegse samenleving, zoals van DAR, binnenstadsservice, Combipakt, fietskoeriers en andere innovatieve vervoerders (detailhandel, horeca) zoveel mogelijk ondersteund worden. In overleg met binnenstadondernemers en Huis voor de Binnenstad wordt de Green Deal verder opgepakt en uitgevoerd.

De gemeente Nijmegen kent al ruimere venstertijden voor schone en stille voertuigen. De rol van de gemeente is om hierop te monitoren en te handhaven.

8 Uitvoering en evaluatie

Diverse lokale partijen onderschrijven deze Green Deal.

Dit zijn onder andere:

- Combipakt Elektrisch Vervoer
- Regionale stadsbode van Middelkoop
- DAR
- Binnenstadsservice

Dit maakt het mogelijk om lokale Living labs naast landelijke partijen ook met deze lokale partijen uit te werken. De bedoeling is dat de supermarkten Albert Heijn en Jumbo ook een living lab worden. Ook andere partijen kunnen met een voorstel komen.

Participatie gebeurt in eerste instantie door ondertekening van bijgevoegde overeenkomst, dit kan zowel tijdens de officiële ondertekening in aanwezigheid van Staatsecretaris Mansveld op 21 november te Groningen als via een latere nazending van de overeenkomst. De tekst van de overeenkomst is opgenomen in de bijlage.

9 Risico

Voor de koplopende ondernemer kan de verandering niet snel genoeg gaan, voor brancheorganisaties zoals bijvoorbeeld Transport- en Logistiek Nederland kan het soms te snel gaan. Dit brengt geringe communicatieve risico's met zich mee.

Dit risico is af te vangen doordat de Green Deal ZES! samen met de landelijke overheid, 10 gemeenten en diverse marktpartijen wordt uitgevoerd.

Green Deal Zero Emission Stadslogistiek

Def. 11 nov 2014

Partijen:

a. Rijksoverheid

De Minister van Economische Zaken, de heer H.G.J. Kamp en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld, ieder handelend in zijn hoedanigheid van bestuursorgaan, samen hierna te noemen: Rijksoverheid;

b. Lokale overheden

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder de heer H. Kok van de gemeente Arnhem,

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder de heer S.M. Brandligt van de gemeente Delft,

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder van de gemeente 's Hertogenbosch,

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder de heer J.M. van Keulen van de gemeente Groningen,

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder de heer J. Arts van de gemeente Maastricht,

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder de heer H.B.W. van Hees van de gemeente Nijmegen,

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder de heer P.J. Langenberg van de gemeente Rotterdam,

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder mevrouw L. van Hooijdonk van de gemeente Utrecht,

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder mevrouw J. Pennings-Hanemaaijer van de gemeente Zutphen,

Het bestuur van de stadsregio Arnhem-Nijmegen handelend als bestuursorgaan, namens deze de voorzitter de heer W.Dijkstra,

c. Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties

BOVAG Holding BV, te dezen vertegenwoordigd door de heer K. Burgman,

Detalings Vereniging als representant van het LNG Platform, te dezen vertegenwoordigd door de heer C.J. Asselbergs en de heer G. van Tongeren,

EVO B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer M.J.H. van der Kuijl,

Koninklijke Vereniging MKB-Nederland, te dezen vertegenwoordigd door de heer M.A. van Straalen,

Vereniging Kwaliteit Distributeurs Nederland (TLN-deelmarkt), te dezen vertegenwoordigd door de heer E. Dobbe,

Stichting Natuur en Milieu, te dezen vertegenwoordigd door de heer T. Wagenaar,

RAI Vereniging, te dezen vertegenwoordigd door de heer O.C.M. de Bruijn,

Vereniging Transport en Logistiek Nederland, te dezen vertegenwoordigd door de heer A.Th.H. van Dijk,

VNO-NCW, te dezen vertegenwoordigd door de heer J. de Boer,

samen hierna te noemen: Branche- en belangenorganisaties;

d. Voertuigproducenten

Hytruck B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer E. Beers,

Innimo B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer R.G. van Doorn,

IVECO Nederland BV, te dezen vertegenwoordigd door de heer F. Schouten,

Nissan Nederland B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer A. Schenk,

Renault Nederland B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer J.P. Renaux,

Spijkstaal Elektro B.V., door dezen vertegenwoordigd door de heer W. Ghitti,

samen hierna te noemen: Voertuigproducenten;

e. Brandstofleveranciers

LNG24, te dezen vertegenwoordigd door de heer A. van Echtelt,

Rolande LNG BV, te dezen vertegenwoordigd door de heer F. Schouten,

Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer C. van Pijpen,

samen hierna te noemen: Brandstofleveranciers;

f. Logistieke dienstverleners

Coöperatieve Combipakt UA, te dezen vertegenwoordigd door de heer M. Willemse,

Cornelissen Transport B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer H.Cornelissen,

Centraal Boekhuis B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer C. Pronk,

D.J. Middelkoop & Zn. Duiven B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer Tj. Middelkoop,

Peter Appel Transport B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer P.S.A. Appel,

PostNL NV, te dezen vertegenwoordigd door de heer L. M. Tuinhout,

Regionale Stadsbode B.V., te dezen vertegenwoordigd door mevrouw A.M. Middelkoop,

de Rooy Transport B.V. / Netwerk Benelux, te dezen vertegenwoordigd door de heer P.A.J. de Rooy,

St. van den Brink & Zn B.V, te dezen vertegenwoordigd door de heer A. van den Brink,

TransMission B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer P. Tjalma,

APC Logistiek BV, te dezen vertegenwoordigd door de heer A.P.C. van Herk,

samen hierna te noemen: Logistieke dienstverleners;

g. Verladers en ontvangers

Albert Heijn B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer C. van Vliet,
Bidvest DeliXL B.V, te dezen vertegenwoordigd door de heer A.G.G. Berk,
Van Gansewinkel Nederland B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer F.Slob,
Heineken Nederland B.V., te dezen vertegenwoordigd door XXX
Hema B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer T. Broeren
Lekkerland Nederland B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer H. Metz
Technische Unie B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer H. Tol,
samen hierna te noemen: Verladers en ontvangers;

h. Overige partijen

Binnenstadservice Nederland B.V., te dezen vertegenwoordigd door mevrouw B.M. Hendriks,
Stichting Duurzaam Repareren, te dezen vertegenwoordigd door de heer O.R. Harry Filon,
e-Traction B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer P. de Neef,
ING Bank N.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer D.J. van Swaay,
Maatwerkdistributie, te dezen vertegenwoordigd door COLEGA (eenmanszaak), de heer B.P.G. Coremans,
Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuur-Wetenschappelijk Onderzoek TNO, te dezen vertegenwoordigd door de heer M.Jak,

samen hierna te noemen: Overige partijen;

Hierna samen te noemen: Partijen;

Algemeen Overwegingen:

1. Om onze welvaart ook voor toekomstige generaties te behouden is het nodig om het concurrentievermogen van onze economie te versterken en tegelijkertijd de belasting van het milieu en de afhankelijkheid van fossiele energie en schaarse grondstoffen te verminderen.
2. Creativiteit, ondernemerschap en innovatie zijn essentieel om deze transitie naar groene groei mogelijk te maken. Bedrijven, burgers en maatschappelijke organisaties nemen volop concrete initiatieven voor vergroening van economie en samenleving. Met de Green Deal Aanpak wil het kabinet deze dynamiek in de samenleving op groene groei optimaal benutten.
3. Green Deals bieden bedrijven, burgers en organisaties een laagdrempelige mogelijkheid om samen met de overheid te werken aan groene groei. Initiatieven uit de samenleving staan

daarbij aan de basis. Daar waar deze tegen belemmeringen aanlopen die volgens initiatiefnemers kunnen worden aangepakt op rijksniveau, wil het kabinet zich inzetten deze weg te nemen of op te lossen om zo deze initiatieven te faciliteren en te versnellen. In een Green Deal leggen partijen hierover concrete afspraken schriftelijk vast.

4. De resultaten van een Green Deal kunnen gebruikt worden bij andere, vergelijkbare projecten, waardoor er navolging kan plaatsvinden en de reikwijdte van een Green Deal kan worden vergroot zonder dat daar specifieke ondersteuning vanuit de Rijksoverheid tegenover staat.

Specifieke overwegingen Green Deal Zero Emission Stadslogistiek:

1. Aan deze Green Deal ligt het Energieakkoord voor duurzame groei¹ ten grondslag. Hierin staat: "Partijen beogen [...] in 2014 een Green Deal te sluiten over zero emission stadslogistiek die regionale pilots faciliteert en richting geeft". Onder Zero Emission Stadslogistiek wordt hier verstaan de verlaging van in ieder geval de CO₂-emissie als gevolg van stadslogistiek tot nul, en bij voorkeur ook van NO_x, fijnstof en geluidsemissies in de binnenstad als gevolg van stadslogistiek tot vrijwel nul.
2. Voor de eenduidige interpretatie van begrippen is in bijlage 1 een lijst met definities opgenomen. Deze bijlage maakt onlosmakelijk onderdeel uit van deze Green Deal.
3. Partijen zien kansen om een deel van de verduurzaming zoals in het Energieakkoord voor duurzame groei verwoord op het gebied van mobiliteit te realiseren. Hoewel er nog geen grootschalige productie plaatsvindt van Zero Emission Voertuigen zijn er al wel elektrische bestelauto's leverbaar en zijn de eerste zwaardere, op maat gemaakte, zero emission vrachtauto's in gebruik genomen. Daarnaast zijn ook concepten van hybride voertuigen in ontwikkeling waarmee op de snelweg met conventionele brandstoffen kan worden gereden en de "last mile" in de stad Zero Emission gereden kan worden. Ondanks de grote diversiteit van de lading en de daaruit afgeleide diversiteit van technische specificaties van voertuigen zijn er nu voor alle grootschalig ingezette bevoorradingsvoertuigen relevante ontwikkelingen gaande, elk in hun eigen tempo. Partijen willen gezamenlijk bij de verdere opschaling van logistieke concepten een stimulans geven aan de ontwikkeling, beschikbaarheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid van Zero Emission Voertuigen voor de stadslogistiek.
4. Naast de inzet van Zero Emission Voertuigen is ook het terugdringen van het aantal benodigde voertuigen voor de bevoorrading van de stad een belangrijk doel. Een deel van de goederen komt al zeer efficiënt de stad in. Dat is vooral de bevoorrading waarbij logistieke professionals en bedrijven met eigen vervoer de (bundeling van) goederenstromen goed hebben georganiseerd, zoals bij de bevoorrading van supermarkten, grootwinkelbedrijven en winkelketens. Ook internet bestelverkeer wordt door de grotere logistieke partijen al vergaand geoptimaliseerd, vooral door met afnemers goede afspraken te maken.
5. In contrast met de efficiënte stromen is bekend dat het grootste deel van de vervoersbewegingen met een lage beladingsgraad werkt of slechts een kleine zending in de

¹ 6 september 2013

stad komt afgeven. Nieuwe logistieke concepten en verdergaande bundeling maken de inzet van Zero Emission Voertuigen en/of van Schone Voertuigen met hoge beladingsgraad als lage emissie vervanger van deze vervoersbewegingen potentieel haalbaar en passen daarom ook in deze Green Deal.

6. Afgelopen jaren hebben diverse ondernemers nieuwe logistieke concepten in de markt gezet die gecombineerd werden met aandrijftechnologie met lagere emissies van meer dan alleen CO₂ (fijnstof, NOx, geluid), zoals voertuigen met Euro VI, (bio-) LNG, (bio-)CNG en/of met elektrische aandrijving. Voor leefbaarheid in steden is het van belang dat gelijktijdig met het terugdringen van CO₂ uitstoot deze andere schadelijke emissies ook worden teruggedrongen. Ook verbeteringen aan voertuig eigenschappen zoals gewicht, weerstand en aerodynamica of elementen zoals hulpmotoren kunnen bijdragen aan lagere emissies.
7. Het bereiken van Zero Emission Stadslogistiek door middel van de combinatie van betere technologie en efficiëntere logistiek vraagt organisatorische, technologische, sociale, financiële en juridische aanpassingen. Deze veelheid van te overwinnen factoren in combinatie met veel verschillende belangen bij stakeholders, vraagt een vernieuwende aanpak waarbij draagvlak, innovatie en daadkracht door de direct betrokken partijen, gemeenten en bedrijven met logistieke belangen, cruciaal zijn.
8. De diversiteit vraagt om veel parallel lopende ontwikkelingen in regionale pilots (Living Labs) en een evolutionaire aanpak in twee fasen. De eerste fase start met de inwerkingtreding van de Green Deal en loopt tot 1 januari 2020. In deze eerste fase richt de Green Deal zich op het via Living Labs aantonen of aannemelijk maken dat Zero Emission Stadslogistiek voor een specifieke logistieke stroom haalbaar is vanuit technisch, economisch en handhavingsperspectief. In de tweede fase die loopt tot 1 januari 2025 richt de Green Deal zich op het opschalen van de aangetoonde concepten.
9. Voor het bedrijfsleven is het van groot belang dat stabiliteit, duidelijkheid en zekerheid geboden wordt voor het bepalen van de bedrijfsstrategie en investeringsbeslissingen. De lokale overheden streven ernaar om vanaf 1 januari 2025 de toegelaten Stadslogistiek in de binnenstad tot Zero Emission Stadslogistiek te beperken, indien uit de Green Deal activiteiten is gebleken dat dit vanuit technisch, economisch, juridisch, veiligheids- en handhavings-perspectief mogelijk is.

Komen het volgende overeen:

1.Doel

Artikel 1 Doel

- a) Deze Green Deal past binnen het landelijke beleid gericht op het verduurzamen van de binnenstedelijke logistiek.
- b) Deze Green Deal heeft als eerste doel dat Partijen gezamenlijk, ieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheid en taken, minstens tot 1 januari 2020 activiteiten gaan ontplooiën en opschalen om de beweging richting Zero Emission Stadslogistiek te versnellen. Een van de

voornaamste acties om dit te bereiken is dat er per gemeente of regio Living Labs Zero Emission Stadslogistiek ontwikkeld en uitgevoerd worden.

- c) Op 1 januari 2020 levert de Green Deal een overzicht op van de resultaten van de inspanningen van de Partijen in de Living Labs, en een advies op basis van de resultaten van de Living Labs. Het advies toetst de resultaten van de Living Labs op technische, economische, juridische, veiligheids- en handavingsaspecten en geeft aan welke vormen haalbaar zijn om breed toe te passen. Dit advies kan betekenen dat er voorstellen komen dat lokale overheden voertuigen en/of stromen die niet voldoen aan de eisen van Zero Emission Stadslogistiek gefaseerd beperkingen opleggen binnen de grenzen van de wettelijke mogelijkheden, ten aanzien van de toegang tot (delen van) de binnenstad.
- d) Het tweede doel is dat op basis van dat advies de Partijen de haalbare vormen van Zero Emission Stadslogistiek in de periode van 2020 tot 2025 opschalen met als uiteindelijk doel om in de aangesloten steden met ingang van 1 januari 2025 met alle in de stadslogistiek ingezette voertuigtypen kosteneffectief Zero Emission Stadslogistiek uit te oefenen.

2. Inzet en acties van Partijen

Artikel 2: Inzet en acties van Partijen

- a) Partijen zetten zich in om Living Labs Zero Emission Stadslogistiek (regionale pilots) op te zetten, uit te voeren, te monitoren en te evalueren.
- b) In deze Living Labs worden tijdelijk specifieke maatregelen genomen die kansrijk lijken maar nog niet ergens in deze combinatie zijn doorgevoerd. Partijen beproeven daarmee of bepaalde maatregelen werken en zinvol zijn om op te schalen. Bij gebleken succes worden deze maatregelen in opgeschaalde vorm gecontinueerd, ook na 1 januari 2020.
- c) Partijen definiëren een Living Lab lokaal in gezamenlijkheid, met als uitgangspunten:
 - i. Een Living Lab is een stap in het behalen van de in deze Green Deal gestelde doelen;
 - ii. Het ontwerp houdt rekening met de lokale omstandigheden en bijzondere situaties om zoveel mogelijk maatwerk te kunnen maken en geen schadelijke neveneffecten te veroorzaken;
 - iii. In de periode tot 1 januari 2020 kunnen in de living labs voor specifieke segmenten en daar waar de markt dit toelaat verdergaande maatregelen worden toegepast;
 - iv. Partijen streven naar het toepassen van generieke basisregels, zodat het leereffect maximaal is, de overdracht van kennis zo makkelijk mogelijk gaat, en de deelnemende bedrijven herkenbare principes tegenkomen van gemeente tot gemeente waarop te anticiperen is;
 - v. Een Living Lab houdt daarom rekening met opschaalbaarheid naar nationaal niveau (interoperabiliteit);
 - vi. Van tevoren worden de verwachte effecten (zoals organisatorisch, technologisch, sociaal, financieel, marktordening en juridisch) gedefinieerd. De effecten zullen gedurende het Living Lab door de deelnemende Partijen in het Living Lab worden gemonitord en via het Secretariaat met alle deelnemende Partijen gedeeld;
 - vii. Bij lokale onoplosbare onenigheid over de opzet of uitvoering van het Living Lab wordt door Partijen overleg gevoerd in de door het secretariaat ondersteunde Stuurgroep over een oplossing;

Artikel 3: Inzet en acties van de Rijksoverheid

De Rijksoverheid verzorgt het inrichten en ondersteunen van het secretariaat ten behoeve van de coördinatie bij het ontwikkelen en uitvoeren van de Living Labs Zero Emission Stadslogistiek.

- a) De Rijksoverheid verspreidt en promoot de resultaten van de Living Labs Zero Emission Stadslogistiek actief.
- b) De Rijksoverheid treedt waar nodig met betrokken overheden en organisaties in overleg om een oplossing te vinden voor belemmeringen die zich voordoen als gevolg van verschillen in de interpretatie van wet- en regelgeving.
- c) De Rijksoverheid spant zich in om aanpassingen van voorschriften in wet- en regelgeving die gewenst zijn om de invoering van Zero Emission Stadslogistiek te bevorderen te realiseren, een en ander met inachtneming van de daarvoor geldende procedures.

Artikel 4: Inzet en acties van Lokale Overheden

De Lokale Overheden zullen elk hetzij deelnemen in de Living Labs Zero Emission Stadslogistiek die andere Partijen op hun grondgebied initiëren, hetzij zelf initiatief nemen om Living Labs Zero Emission Stadslogistiek op hun grondgebied te organiseren en te coördineren.

Artikel 5 Inzet en acties van Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties

De Branche- en belangenorganisaties bevorderen de betrokkenheid en medewerking van hun leden en achterban aan deze Green Deal door hierover voorlichting te geven, bedrijven direct te benaderen en klankbordgroepen bij de Living Labs te benoemen. Ook berichten zij over de voortgang van de Green Deal via persberichtgeving en via hun vakbladen en digitale media.

Artikel 6 Inzet en acties van Voertuigproducenten

De Voertuigproducenten bevorderen de ontwikkeling en toepassing van voertuigen voor Zero Emission Stadslogistiek.

Artikel 7 Inzet en acties van Brandstofleveranciers

De Brandstofleveranciers bevorderen de ontwikkeling en toepassing van brandstoffen voor voertuigen voor Zero Emission Stadslogistiek

Artikel 8 Inzet en acties van Logistieke dienstverleners

De Logistieke dienstverleners bevorderen de ontwikkeling van logistieke concepten waar Zero Emission Stadslogistiek goed in past.

Artikel 9 Inzet en acties van Verladere en ontvangers

De Verladers en ontvangers bevorderen de ontwikkeling van logistieke concepten waar Zero Emission Stadslogistiek goed in past .

Artikel 10 Governance

Alle Partijen hebben een vertegenwoordiging in de Stuurgroep. Deze Stuurgroep bewaakt de doelen van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek en draagt deze uit. De Stuurgroep stimuleert de harmonisatie van zaken die het belang van individuele Partijen overstijgen, zoals afspraken over in te voeren flankerende beleidsmaatregelen, handhaving, toepassing van maatregelen en ondernemen van activiteiten die in alle gemeenten worden doorgevoerd en de verspreiding van kennis en ervaringen. De Stuurgroep benoemt een voorzitter uit haar midden

Leden van de Stuurgroep zijn ambassadeurs voor Zero Emission Stadslogistiek. Zij stimuleren andere partijen toe te treden tot de Green Deal en dragen het streven naar interoperabiliteit uit.

De Stuurgroep komt minimaal twee keer per jaar bijeen. De bijeenkomsten worden voorbereid door het Secretariaat. Het Secretariaat bewaakt de dagelijkse voortgang. Het Secretariaat vormt het aanspreekpunt voor de Green Deal en zorgt voor de communicatie zowel intern als extern. Het Secretariaat is tevens kennisloket en vraagbaak en begeleidt (nieuwe) partijen bij het proces.

Slotbepalingen:

Artikel 11 Uitvoering in overeenstemming met het Unierecht

De afspraken van deze Green Deal zullen in overeenstemming met het recht van de Europese Unie worden uitgevoerd in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de Europese regels met betrekking tot aanbesteding, mededinging, staatssteun, en technische normen en voorschriften.

Artikel 12 Wijzigingen

1. Elke Partij kan andere Partijen schriftelijk verzoeken de Green Deal te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.
2. Partijen treden in overleg binnen zes weken nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
3. De wijzigingen en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan de Green Deal gehecht.

Artikel 13 Evaluatie

Partijen zullen de uitvoering en de werking van deze Green Deal voor 31 december 2019 evalueren, met ondersteuning van het secretariaat.

Artikel 14 Toetreding van nieuwe partijen

1. Er kunnen nieuwe partijen toetreden tot deze Green Deal.
2. Een nieuwe partij maakt haar verzoek schriftelijk bekend aan de voorzitter van de Stuurgroep, via het Secretariaat. Zodra alle Partijen schriftelijk hebben ingestemd met het verzoek tot toetreding, ontvangt de toetredende partij de status van Partij van de Green Deal en gelden voor die Partij de

voor haar uit de Green Deal voortvloeiende rechten en verplichtingen.

3. Het verzoek tot toetreding en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan de Green Deal gehecht.

Artikel 15 Opzegging

Elke partij kan deze Green Deal (te allen tijde) met inachtneming van een opzegtermijn van drie maanden schriftelijk opzeggen.

Artikel 16 Nakoming

Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken van de Green Deal niet in rechte afdwingbaar is.

Artikel 17 Inwerkingtreding

1. Deze Green Deal treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle Partijen en loopt tot en met 31 december 2024.

2. Partijen nemen de uitvoering van alle in deze Green Deal genoemde afspraken zo snel mogelijk ter hand .

Artikel 18 Openbaarmaking

Deze Green Deal zal samen met andere afgesloten Green Deals openbaar worden gemaakt, onder andere in de Staatscourant, waardoor andere partijen kennis kunnen nemen van de gesloten Green Deals, zodat navolging hiervan kan worden bevorderd.

Aldus overeengekomen en in 53-voud ondertekend te Groningen op 21 November 2014

Minister van Economische Zaken, H.G.J. Kamp

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder de heer Kok van de gemeente Arnhem,

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder de heer S.M. Brandligt van de gemeente Delft,

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder van de gemeente 's Hertogenbosch,

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder de heer J.M. van Keulen van de gemeente Groningen,

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder de heer J. Arts van de gemeente Maastricht,

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder de heer H.B.W. van Hees van de gemeente Nijmegen,

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder de heer P.J. Langenberg van de gemeente Rotterdam,

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder mevrouw L. van Hooijdonk van de gemeente Utrecht,

Het college van burgemeester en wethouders handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder mevrouw J. Pennings-Hanemaaijer van de gemeente Zutphen,

BOVAG Holding BV, te dezen vertegenwoordigd door de heer K. Burgman,

Deltalinqs Vereniging als representant van het LNG Platform, te dezen vertegenwoordigd door de heer C.J. Asselbergs en de heer G. van Tongeren,

EVO B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer M.J.H. van der Kuijl,

Koninklijke Vereniging MKB-Nederland, te dezen vertegenwoordigd door de heer M.A. van Straalen,

Stichting Natuur en Milieu, te dezen vertegenwoordigd door de heer T. Wagenaar,

RAI Vereniging, te dezen vertegenwoordigd door de heer O.C.M. de Bruijn,

Vereniging Kwaliteits Distribiteurs Nederland (TLN-deelmarkt), te dezen vertegenwoordigd door de heer E. Dobbe,

Vereniging Transport en Logistiek Nederland, te dezen vertegenwoordigd door de heer A.Th.H. van Dijk,

VNO-NCW, te dezen vertegenwoordigd door de heer J. de Boer,

Hytruck, te dezen vertegenwoordigd door de heer E. Beers,

Innimo B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer R.G. van Doorn,

IVECO Nederland BV, te dezen vertegenwoordigd door de heer F. Schouten,

Nissan Nederland BV, te dezen vertegenwoordigd door de heer A. Schenk,

Renault Nederland B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer J.P. Renaux,

Spijkstaal Elektro B.V., door dezen vertegenwoordigd door de heer W. Ghitti,

LNG24, te dezen vertegenwoordigd door de heer A. van Echtelt,

Rolande LNG BV, te dezen vertegenwoordigd door de heer F. Schouten,

Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer C. van Pijpen,

Coöperatieve Combipakt UA, te dezen vertegenwoordigd door de heer M. Willemse,

Cornelissen Transport B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer H. Cornelissen,

Centraal Boekhuis B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer C. Pronk,

D.J. Middelkoop & Zn. Duiven B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer Tj. Middelkoop,

Peter Appel Transport B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer P.S.A. Appel,

PostNL NV, te dezen vertegenwoordigd door de heer L. M. Tuinhout,

Regionale Stadsbode B.V., te dezen vertegenwoordigd door mevrouw A.M. Middelkoop,

de Rooy Transport B.V. / Netwerk Benelux, te dezen vertegenwoordigd door de heer P.A.J. de Rooy,

St. van den Brink & Zn B.V, te dezen vertegenwoordigd door de heer A. van den Brink,

TransMission B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer P. Tjalma,
APC Logistiek B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer A.P.C. van Herk
Albert Heijn B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer C. van Vliet,
Bidvest DeliXL B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer A.G.G. Berk,
Van Gansewinkel Nederland B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer F.Slob,
Heineken, te dezen vertegenwoordigd door XXX
Hema B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer T. Broeren
Lekkerland Nederland B.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer H. Metz,
Technische Unie B.V., te dezen vertegenwoordigd door H. Tol,
Binnenstadservice Nederland B.V., te dezen vertegenwoordigd door mevrouw B.M. Hendriks,
Stichting Duurzaam Repareren, te dezen vertegenwoordigd door de heer O.R. Harry Filon
e-Traction BV, te dezen vertegenwoordigd door de heer P. de Neef,
ING Bank N.V., te dezen vertegenwoordigd door de heer D.J. van Swaay,
Maatwerkdistributie, te dezen vertegenwoordigd door COLEGA (eenmanszaak), de heer B.P.G. Coremans,
Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuur-Wetenschappelijk onderzoek TNO, te dezen vertegenwoordigd door de heer M. Jak

Bijlage 1 Definities

In dit document de volgende termen met de betekenis volgens de bijgevoegde definities gebruikt worden:

1. Voertuig
Voertuig met mechanische aandrijving, bedoeld voor en ingeschreven als transportmiddel voor goederen en/of pakketten, en toegelaten op de openbare weg.
2. Binnenstad
Gebied binnen de bebouwde kom van een gemeente, dat zich kenmerkt door een relatief hoge concentratie van de winkel, horeca en/of entertainment functie naast functies als wonen en werken, waar relatief hoge concentraties mensen zich plegen op te houden, waar er relatief weinig ruimte is voor verkeer en vervoer, en waar verkeer en vervoer in relatief hoge mate rekening dienen te houden met de verblijfsfuncties en andere verkeersdeelnemers. Er kan meer dan één binnenstedelijk gebied zijn binnen een gemeentegrens.
3. Stadslogistiek
De functie om een binnenstad te bevoorraden en afval/emballage/goederen uit de binnenstad te halen, uitgevoerd met voertuigen door logistieke dienstverleners en/of eigen vervoerders (inclusief eigen vervoer van gemeentes), binnen de beperkingen van landelijke en lokale gemeentelijke wetgeving en verordeningen.
4. Zero Emission Voertuig
Voertuig dat gebruikt wordt voor stadslogistiek en in een binnenstad lokaal geen tot nauwelijks schadelijke emissies (met als voornaamste emissies CO₂, fijnstof, NO_x, geluid) kent. Een voertuig wat op de snelwegen een verbrandingsmotor gebruikt en in de binnenstad een andere aandrijving gebruikt zodat er lokaal geen emissies zijn valt ook onder deze definitie.
5. Schoon Voertuig
Voertuig dat gebruikt wordt voor stadslogistiek en in een binnenstad zeer lage emissies van fijnstof en NO_x kent (gelijk aan/lager dan Euro VI).
6. Living Lab Zero Emission Stadslogistiek
Tijdelijk experiment in een binnenstad in de functie stadslogistiek in overleg met de direct betrokken partijen, met als doel om te leren welke organisatorische, technologische, sociale, financiële en juridische aanpassingen nodig zijn om te komen tot Zero Emission Stadslogistiek.
Om de relatie met de doelen van de gezamenlijke Green Deal Zero Emission Stadslogistiek helder te maken, kunnen Living Labs ook als Green Deal Zero Emission Stadslogistiek aangeduid worden met als toevoeging de naam van een gemeente of regio.

Bijlage 2 Voorbeelden van Living Labs

Voorbeelden van onderwerpen in een Living Lab zijn:

- Efficiënte en goed gebundelde goederenstromen zo efficiënt mogelijk de stad in laten rijden. Dat kan worden gefaciliteerd door verkeerstechnische ingrepen, zoals Tovergroen/Groene golf. Ook het toelaten van dergelijke voertuigen op OV infrastructuur (bus-, tram en/of taxibanen), het creëren van voldoende veilige laad-/losplaatsen en het bieden van ruimere tijdvensters voor bevoorrading, bijvoorbeeld voor dagrand distributie, zijn daarbij opties die partijen in onderling overleg kunnen overeenkomen;
- Maximale ruimte voor Zero Emission Voertuigen, en daar waar dat nog niet haalbaar is uit technisch, economisch en handhavingsperspectief voor Schone Voertuigen, uitgaande van het bewaren van de verkeersveiligheid en de milieu/geluidsnormen;
- Ontkoppelen van Ecocombi's aan de rand van de stad (logistieke ontkoppelpunten) waardoor duurzamer en efficiënter naar de steden kan worden gereden en de verdere afhandeling van de opleggers goed kan worden georganiseerd;
- Faciliteren van de ontvangst van kleine zendingen aan de rand van de stad (stadsdistributie centra), waardoor kleine zendingen voor de stad geen last hebben van congestie, gevaarlijke verkeerssituaties, venstertijden en voertuigeisen die in de steden gelden;
- In overleg met producenten komen tot een uitvraag voor duurzame voertuigen;
- Zorgen voor de juiste energievoorziening, exclusief of met prioriteit voor Zero Emission Voertuigen op de locaties waar dit relevant is;
- Bedrijven die investeren in de stappen naar Zero Emission Stadslogistiek krijgen extra veel ruimte en kansen om hun Stadslogistiek tot een efficiënte en economisch rendabele distributievorm te ontwikkelen;
- In de voetgangersgebieden in overleg met gemeente en direct betrokken partijen verdergaande maatregelen treffen met betrekking tot de venstertijden ten gunste van Zero Emission Voertuigen c.q. Schone Voertuigen ;
- Handhavinginstrumenten ontwikkelen;
- Maatregelen ter vergroting van het aanbod van Zero Emission Voertuigen;
- Ontwikkeling van aantrekkelijke en kosteneffectieve diensten voor zero-emissie stadlogistiek;
- Instrumenten om bestelverkeer meer gebruik te laten maken van Zero Emission Voertuigen;
- Ruimere venstertijden voor alle Zero Emission Voertuigen ten opzichte van voertuigen die niet aan Zero Emission eisen voldoen;