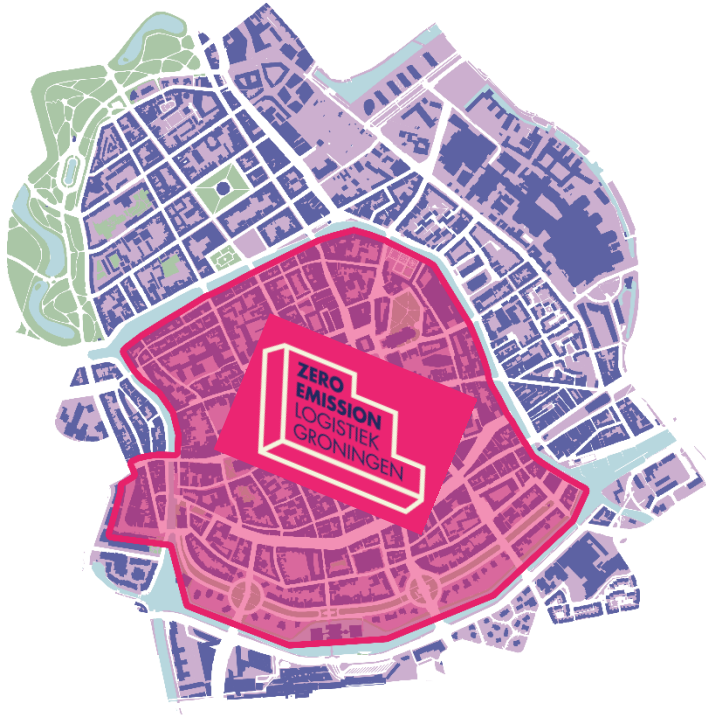


Conceptvisie

Ruimte voor ZES,
“Delivering happiness “

Zero emissie stadslogistiek in Groningen in 2025



Versie: concept, februari 2020

Voorwoord

Minder vracht- en bestelauto's = meer ruimte voor jou!

Meer ruimte voor fietsers en voetgangers in de Groninger binnenstad. In een schone omgeving, zonder de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen. Dát is wat we met onze aanpak van de binnenstad 'Ruimte voor jou' willen bereiken. Dat is hoognodig. We zien te vaak dat bestelbusjes voetpaden of zelfs straten blokkeren bij het laden en lossen. Of vrachtwagens in nauwe straten waardoor verkeersonveilige situaties voor voetgangers en fietsers ontstaan. En wat te denken van de geluidsoverlast en vervuilende uitstoot in onze binnenstad? Dat kan schoner, slimmer en vooral ook met minder vracht- en bestelauto's.

In 'Ruimte voor Zero Emissie Stadslogistiek' staat hoe we toewerken naar 1 januari 2025. Vanaf die datum gebeurt bezorging binnen de Diepenring en bij de Westerhaven alleen nog met schoon vracht- en bestelverkeer. Dat betekent: geen vrachtwagens, busjes of bestelauto's meer op benzine of diesel maar aangedreven door bijvoorbeeld elektriciteit, waterstof of spierkracht. In 2022 gelden in dit hele gebied al dezelfde venstertijden voor laden en lossen: dagelijks tussen 05.00 uur en 12.00 uur. Iedere ondernemer in de binnenstad heeft dan te maken met dezelfde regels. Eerlijk en duidelijk.

Ondernemers, vervoerders, bewoners en de gemeente hebben elkaar nodig. Gezamenlijk hebben we een aantal experimenten ontwikkeld. Aan de randen van de (binnen)stad lopen proeven met

grote en kleine 'hubs'. Verschillende vervoerders bezorgen dan hier hun bestellingen. Die worden gebundeld en gaan bijvoorbeeld met (elektrische) vrachtfietsen naar bewoners en winkeliers in de binnenstad. In 2019 was Groningen de gaststad van het International Cargo Bike Festival om het gebruik van cargobikes te stimuleren.

In de Oude Kijk in 't Jatstraat onderzoeken we samen met de ondernemers, vervoerders, de Rijksuniversiteit Groningen en het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat wat er allemaal nodig is voor deze straat om goed te functioneren als 'uitstootvrije straat'. Deze én andere initiatieven blijven we de komende jaren ondersteunen.

Met deze ambitieuze en vooruitstrevende visie maken we werk van een schone en uitstootvrije binnenstad!



Philip Broeksma, wethouder Verkeer en Vervoer

Inhoudsopgave

Dit document bevat de koers voor verduurzaming van Stadslogistiek. En ook welke maatregelen en projecten we moeten uitvoeren voor de ZE-zone die in 2025 van kracht wordt.

1. Quality of life

- Inleiding
- Ambitie: Herwinnen openbare ruimte
- Stadslogistiek: 2 doelen
 1. Ruimte voor ZES, zero emissie stadslogistiek
 2. Ruimte voor jou

2. Beleidskader lokaal, nationaal en Europees

- Historisch perspectief
- Kaders voor nieuw beleid
- Lokaal
- Nationaal: Klimaatakkoord en Green Deal ZES
- Europa

3. Opgave en uitgangspunten voor de gemeente Groningen

- **1a.** Uitbreiding venstertijdengebied
- **1b.** Het instellen van een ZE-zone voor stadslogistiek
- **2.** Handhaven
- **3.** Intelligente en strikte ontheffingverlening
- Communicatie en participatie

4. Logistiek in actie

- Koplopers
- Groningen Cargobike stad
- Facilitaire logistiek gemeente Groningen: goede voorbeeld
- Afvalinzameling en stadsreiniging
- Bouwlogistiek
- Vestigingsbeleid binnenstad
- Ondernemen in de binnenstad
- Service voor ondernemers
- Efficiënt laden en lossen
- Laadinfra
- Warenmarkt
- Evenementen
- Logistiek in woongebieden

Hoofdstuk 1 Quality of life

Inleiding

Groningen behoort tot de snelst groeiende steden van Nederland. In 2035 heeft de gemeente Groningen naar verwachting 260.000 inwoners, voor 2030 moeten 20.000 woningen gebouwd worden. Een bijzonder aspect bij de groei van Groningen is dat zich dit voordoet in een regio met bevolkingskrimp. Bewoners zijn voor werk en voorzieningen steeds vaker afhankelijk van 'stad'. Reizigersaantallen nemen toe en vooral de binnenstad is, als hoog verdicht knooppunt met functies voor inwoners, werkers en bezoekers, onderling verbonden door een prettige openbare ruimte steeds meer in trek. Niet alleen het personenvervoer, ook het goederenvervoer – onderwerp van deze concept-visie – groeit hard. Stadslogistiek staat aan de vooravond van een aantal grote veranderingen in Groningen. In het hier voorliggende document staat de verduurzaming hiervan centraal. Onder stadslogistiek verstaan we alle goederen- en service gerelateerde vervoersbewegingen die een herkomst of bestemming hebben in de stad.

De afgelopen jaren zagen we een forse toename van bevoorradend verkeer in alle sectoren, zoals in de horecadiistributie en het bouwverkeer. Ook de groei van e-commerce en bijbehorende pakketdiensten zorgen voor meer bezorg- én retourstromenverkeer. Niet alleen in de binnenstad, ook in de

stadse woonwijken, Ten Boer en Haren wordt steeds vaker online geshopt. De gevolgen zijn vooral in de binnenstad zichtbaar en gaan gepaard met congestie, verkeersonveilige situaties voor voetgangers en fietsers, geluidsoverlast en problemen met de luchtkwaliteit.

Ambitie: Herwinnen openbare ruimte

Terwijl de druk op de ruimte in de binnenstad toeneemt, zien we dat het succes en het economische functioneren van de stad in toenemende mate samenhangt met een hoge ruimtelijke kwaliteit en een gezond en aantrekkelijk leefklimaat. In het coalitieakkoord 'Gezond, Groen, Gelukkig Groningen' is het herwinnen van de openbare ruimte en het verminderen van obstakels voor voetgangers daarom een speerpunt.

Om deze ambitie kracht bij te zetten en daarmee de kwaliteiten van de binnenstad te versterken, zullen we stadslogistiek efficiënter en met minder overlast moeten organiseren. Wel met het besef dat we een economisch vitale stad zijn en ook willen blijven, met voldoende ontplooiingskansen voor ondernemers. Ondanks de vele verschillende en soms tegenstrijdige belangen, is de urgentie om stedelijke logistiek anders te organiseren voor iedereen - bewoners, bezoekers, ondernemers en de logistieke sector – zichtbaar.

Openbare ruimte: sociale ontmoetingsfunctie en economische succesfactor

Een bezoek aan de binnenstad is vaak een vorm van recreatieve vrijetijdsbesteding, variërend van een dagje winkelen, een etentje met vrienden, het bezoeken van een concert of gewoon een stukje wandelen. Het aanzicht van de openbare ruimte als aandachtsgebied voor een prettig ‘dagje stad’ wint aan belang. Er is letterlijk behoefte aan meer obstakelvrije flanneerruimte. In onze binnenstadsvisie ‘Ruimte voor Jou’ en in het collegeprogramma ‘Gezond Groen Gelukkig Groningen’ komen we daaraan tegemoet. Bussen rijden straks niet meer dwars door de binnenstad. Vracht- en bestelverkeer reguleren we door ervoor te zorgen dat de binnenstad tussen twaalf en zes vrij is van motorvoertuigen.

Onze binnenstad functioneert niet alleen als sociale ontmoetingsruimte, de kwaliteit van onze straten en pleinen heeft ook een grote economisch betekenis. Naast bereikbaarheid is de openbare ruimte één van de succesfactoren voor een economisch vitale stad en een goed vestigingsklimaat. Aantrekkelijke – schoon, heel en veilig - openbare ruimtes fungeren als visitekaartje voor de compacte kennis- en talentstad die Groningen is. Zo trekken en binden we nieuwe inwoners, bezoekers en talenten en stimuleren we bedrijvigheid.

Stadslogistiek: 2 hoofddoelen

In deze concept-visie staan twee hoofddoelstellingen centraal om stadslogistiek op de toekomst voor te bereiden:

1. Uitstootvrije bevoorrading in de binnenstad in 2025.
2. Stadslogistiek die past bij de maat, schaal en het gebruik van onze straten en pleinen in de binnenstad met zo min mogelijk verkeersbewegingen en een zo’n kort mogelijke verblijfsduur.

1. Ruimte voor ZES: Zero Emissie Stadsdistributie

De Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (GDZES) is een samenwerking tussen meer dan 200 partijen om te gaan richting nul uitstoot in de stad door logistiek. De originele afspraak, ondertekend in 2014, was nog vrijblijvend. Bindende afspraken staan wel in het Klimaatakkoord van juni 2019 met als doelstelling om 1 Megaton CO₂ per jaar te besparen bij stadslogistiek. In het Klimaatakkoord is verder opgenomen dat 30-40 gemeenten daarom over een zero-emissie (ZE) zone moeten beschikken. Steden moeten die in 2020 aankondigen en op 1 januari 2025 laten ingaan.

Doelstelling 2: Ruimte voor Jou

Naast uitstootvrije logistiek vinden we het beslag en de impact op de openbare ruimte door laad- en losverkeer in de binnenstad minstens zo belangrijk.

We zien de afgelopen jaren dat het gebruik van de binnenstad verder intensiveert en ook over een groter deel van de binnenstad is verspreid.

Er zijn veel positieve ontwikkelingen:

De Oude Kijk in't Jatstraat is bijna volledig gevuld met winkels en eethuisjes en een van de populairste straten van de stad geworden. Het Forum zorgt voor nieuwe stromen bezoekers richting de Nieuwe Markt en het oostelijk deel van de binnenstad. De westelijke kant van de binnenstad is heringericht. Ontwikkelingen in de Rode Weeshuisstraat en de transformatie van het Vroom en Dreesmann pand gaan ook in dit deel van de binnenstad voor extra dynamiek zorgen. Daarnaast zorgt de toename van het aantal evenementen in het centrum voor levendigheid.

Rekening houdend met de groeiende drukte en het intensieve gebruik van de openbare ruimte in het stadshart, willen we in 2025 daarom geen binnenstad die vol staat met elektrische bestelbussen en vrachtauto's voor laden en lossen. Naast de ZE-doelstelling geven we vooral prioriteit aan het ruimtebeslag door laad- en losverkeer. Het werken aan beide doelen – uitstootvrije én efficiënte logistiek met zo min mogelijk overlast - is nodig om de verblijfskwaliteit van de binnenstad op een veiliger en hoger niveau te brengen, overlast voor bewoners en ondernemers te beperken en voetgangers volop de ruimte te geven.

We staan daarbij voor een aantal belangrijke uitdagingen:

- Hoe combineren we economische groei en de hierbij behorende toename in logistiek verkeer met het versterken van de verblijfskwaliteit voor álle inwoners, in het bijzonder de kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen en gehandicapten?

- Hoe zorgen we ervoor dat we in 2025 de doelstellingen in het kader van de Green Deal ZES (Zero Emissie Stadslogistiek) en het Klimaatakkoord halen?
- Hoe zorgen we ervoor dat de praktijk en de regels voor ondernemers in elkaar niet in de weg zitten?

In het licht van onze hoofddoelstellingen voor de toekomst van stadslogistiek en de daarboven benoemde uitdagingen, stellen wij in deze visie ons beleid voor. Dat doen we samenwerking met de Klankbordgroep Stedelijke Logistiek*.

We bouwen voort op het in 2018 afgesloten convenant Duurzame Stadslogistiek Groningen. Onze focus richt zich specifiek op de sporen die raken aan gemeentelijke regelgeving en die we in hoofdstuk 3 verduidelijken.

We kijken naar alle logistieke stromen en hebben niet alleen aandacht voor de belevering van horeca, winkels, supermarkten en kantoren. Dienstenverkeer (reparatie en installatie), afvalinzameling, stadsreiniging, bouw- en sloopverkeer, verkeer voor de warenmarkt behoren eveneens tot het dossier. Speciale aandacht is er voor de bevoorrading bij evenementen, cultuurpodia, catering en de snelgroeiende markt voor thuisbezorging van eten en drinken.

*De Klankbordgroep Stedelijke Logistiek komt 3 tot 4 keer per jaar bij elkaar onder voorzitterschap van de gemeente Groningen en bestaat uit vertegenwoordigers van de Groningen City Club, Koninklijke Horeca Nederland, marktondernemers (CVAH), ondernemersverenigingen TLN en Evofenedex, TopDutch Logistics, VNO-NCW MKB Noord, de Rijksuniversiteit Groningen en EnergyExpo. De klankbordgroep reflecteert op beleid en projecten en zorgt voor verbinding naar de achterban.

Hoofdstuk 2. Historie en Beleidskader

Stadslogistiek is een wezenlijk onderdeel van een goed functionerende (binnen) stad. We schetsen in dit document hiervoor onze uitgangspunten en maatregelen op de korte en middellange termijn. Deze passen in een lange traditie van (compacte) stadsontwikkeling en het functioneren van de binnenstad en sluiten aan op bestaand en eerder geformuleerd beleid.

Historisch perspectief

Sinds de jaren negentig van de vorige eeuw ontwikkelt de gemeente Groningen beleid op het thema stadslogistiek, voorheen vaak stadsdistributie genoemd. Het instellen van voetgangersgebieden in combinatie met venstertijden voor laden en lossen, het medegebruik van busbanen op het Gedempte Zuiderdiep en verschillende vormen van privilegebeleid voor de uitgifte van ontheffingen zijn voorbeelden.

Groningen liep rond het millennium voorop in Nederland en kende voor een korte periode twee distributiecentra (hubs) aan de rand van de stad. Vergelijkbare commerciële initiatieven zien we de afgelopen jaren opnieuw ontstaan. Het verschil met destijds is dat deze nieuwe 'hubs' vanuit leefbaarheid nu ook echt noodzakelijk worden en exploitabel zijn.

In het historisch kader staan de belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van stadslogistiek in de gemeente Groningen opgesomd.

Historisch kader

Jaren '30 Bodenterrein

1977 Invoering VCP

1993 Uitvoeringsprogramma binnenstad Ruimte voor Ruimte

- Uitbreiding voetgangersgebieden
- Venstertijden ingevoerd in autovrije gebieden van 05-11 en 18-20

1995 Commissie Advies Inzake Bevoorradsaangelegenheden

- Overlegorgaan ingesteld met betrokkenheid van ondernemers uit de binnenstad, vervoerders en verladers

1998 Experiment vrachtverkeer op busbanen

1999 Erkenningsregel Stadsdistributie

1999 Winnaar Platform Stedelijke Distributie prijs

2000 Busbaan gebruik en sector overschrijding logistiek

2002 Logo duurzame stedelijke distributie ingevoerd

2013 Bevoorradsprofiel Binnenstad Groningen

2014 Ondertekening Green Deal Zero Emissie Stadsdistributie

2016 Aanpassing venstertijden en privilegebeleid ZE-voertuigen

- Ochtendvenster verruimd, voortaan 05-12
- Avondvenster afgeschaft
- ZE- voertuigen mogen buiten venstertijden bevoorraden

2017 Interreg SURFLOGH: Smart Urban Freight Logistics Hubs

2018 Convenant Duurzame Stadslogistiek Groningen

2019 International Cargo Bike Festival
2020 Start Horizon 2020 project ULAADS (Urban Logistics as an on-Demand Service)

Kaders voor nieuw beleid

In hoofdstuk 1 beschreven we de noodzaak om stadslogistiek te verduurzamen, met als uitgangspunt een leefbare, aantrekkelijke en economisch goed functionerende binnenstad. Dat vraagt van alle betrokken partijen in de keten dat zij hun gedrag aanpassen.

Onze voorgestelde maatregelen voor stadslogistiek zorgen voor een schaa sprong. Ze bieden duidelijkheid aan de markt met betrekking tot investeringen in schoon vervoer, stimuleren duurzame alternatieven en zorgen voor een gelijk speelveld voor ondernemers. Bijvoorbeeld om logistieke ‘koplopers’ meer te laten profiteren van het sinds 2016 bestaande privilegebeleid voor zero-emissievoertuigen. En als randvoorwaarde voor het ontwikkelen van innovatieve ‘schone’ logistieke diensten. Zo krijgen (micro) hubs aan de rand van de (binnen)stad in combinatie met cargo bike bezorging een betere kans van slagen. Dergelijke concepten, waarmee volop wordt geëxperimenteerd in Groningen, kunnen ook een rol spelen in de bevoorradingsbehoefte van ondernemers die (nog) niet willen of kunnen investeren in ZE-vervoer.

Er is in Nederland en in Europa veel aandacht voor mobiliteitsplannen die gericht zijn op verduurzaming van de stadslogistiek. Op Europees en nationaal niveau zijn richtlijnen en/of stappenplannen opgesteld die ons helpen een gedegen beleidsplan op te stellen. Deze richtlijnen volgen we in Groningen

zoveel mogelijk, uiteraard altijd vanuit onze lokale context bekeken. Bij het ontwikkelen van nieuw beleid maken we gebruik van de volgende lokale, nationale en Europese kaders.

Lokaal

The Next City

In de omgevingsvisie voor de gemeente Groningen ‘The Next City’ geven we richting aan de toekomstige ontwikkeling van de stad, met als centraal thema ‘De Groningse leefkwaliteit’ voorop. De stad Groningen groeit flink, groei die we grotendeels opvangen in de bestaande stad: in de schaarse ruimte moet veel gebeuren. Dat is een enorme opgave die ook stadslogistiek raakt en in het bijzonder in de binnenstad vraagt om een goed evenwicht tussen verschillende functies, belangen en de kwaliteit van de leefomgeving.

Ruimte voor Jou

Stadslogistiek zal zich ook moeten voegen naar het belangrijkste thema in onze binnenstadsvisie ‘Bestemming Binnenstad, Ruimte voor jou. In deze visie die we in 2020 actualiseren en in de hierbij behorende ‘Inrichtingsleidraad voor de openbare ruimte’ staan voetganger, fietser en het ‘verblijven’ centraal.

Convenant Duurzame Stadslogistiek

Samen met vertegenwoordigers van alle stakeholders in de Groningse stadslogistiek hebben we in 2018 het Convenant Duurzame Stadslogistiek Groningen opgesteld en ondertekend. Hierin is gezamenlijk vastgelegd hoe we toe gaan werken naar een

leefbare, veilige, bereikbare en aantrekkelijke binnenstad, met als horizon uitstootvrije stadslogistiek in 2025.

Link: <https://gemeente.groningen.nl/sites/default/files/Convenant-Duurzame-Stadslogistiek-Groningen.pdf>

Coalitieakkoord

Het vergroten van het venstertijdengebied, de handhaving hiervan en het herzien van het huidige ontheffingenstelsel zijn in het coalitieakkoord 2019-2022 'Gezond, Groen, Gelukkig Groningen' genoemd als te nemen maatregelen. Deze behoren bij een van de belangrijkste opgaven van de coalitie: het herwinnen van de openbare ruimte.

Link:

<https://gemeente.groningen.nl/sites/default/files/Coalitieakkoord-gemeente-Groningen-2019-2022.pdf>

Nationaal: Klimaatakkoord en Green Deal ZES

De Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES) werd in 2014 in Groningen in aanwezigheid van staatssecretaris Wilma Mansveld ondertekend. Groningen en andere steden, het Rijk en partijen uit het bedrijfsleven spraken zich uit voor zero emissie stadslogistiek in 2025. Deze ambitie is bekrachtigd in het Klimaatakkoord, waarin staat dat 30-40 gemeenten in 2025 beschikken over een zero-emissie (ZE) zone voor logistiek verkeer en een te realiseren besparing van 1 Megaton CO₂ per jaar.

Om aan de uitvoering van de afspraken in het Klimaatakkoord gehoor te geven, moet de gemeente Groningen in 2020 bepalen, wat de exacte begrenzing van de ZE-zone voor stadslogistiek wordt, zodat die vanaf 1 januari 2025 ingaat en gehandhaafd kan worden. De logistieke sector, overheid, winkeliers, horecazaken en andere binnenstad ondernemers hebben zodoende 5 jaar de tijd voor een gestructureerde voorbereiding. Via het 'SamenwerkingsProject Expertpool Stadslogistiek (zie kader: SPES in Nederland) onderzoeken we hoe we ons hier gezamenlijk op kunnen voorbereiden.

Meer Green Deals

Naast de Green Deal ZES (Zero Emissie Stadsdistributie) uit 2014 ondertekende Groningen ook:

Green Deal Het Nieuwe Draaien

Doel: CO₂-uitstoot verminderen door mobiele werktuigen te verlagen en de luchtkwaliteit te verbeteren.

Link: <https://greendealhetnieuwedraaien.nl/#>

Green Deal Duurzaam GWW (Grond- weg- en waterbouw) 2.0

Doel is het borgen van duurzaamheid in de hele aanbestedingsprocedure én het ontwikkelen van een duurzame aanpak aan de hand van projecten en praktijkervaringen in de GWW-sector.

Link: <https://www.greendeals.nl/green-deals/duurzaam-gww-20>

Met beide deals hebben we ons via inkoop en uitvoering vastgelegd voor een uitstootvrije uitvoering van werkzaamheden in de openbare ruimte.

SPES in Nederland

Het 'SamenwerkingsProject Expertpool Stadslogistiek' (SPES) is vanuit de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES) en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opgezet ter ondersteuning van gemeenten bij de invoering van zero emissie zones voor stadslogistiek. SPES focust zich op het voorbereiden en begeleiden van de (gemeentelijke) besluitvorming om ZE-zones voor stadslogistiek stapsgewijs in te voeren.

Vanuit SPES werken we in Noord-Nederlands verband samen met de Regio Groningen Assen, de drie noordelijke provincies en de gemeenten Assen en Leeuwarden aan verschillende projecten. Veel van de problematiek die in steden speelt is vergelijkbaar en kennis wordt zoveel mogelijk gedeeld. Voor Groningen wordt SPES ingezet voor een project met ondernemers in de Oude Kijk in't Jatstraat. Gezamenlijk onderzoeken we hoe we in deze levendige winkel en horecastraat vanaf 2025 uitstootvrije logistiek kunnen realiseren.

Link: <https://www.greendealzes.nl/gemeenten/>

Europa

SUMP

Groningen was in 2019 gastheer van de 6e Europese SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) conferentie en daarmee het centrum van duurzame mobiliteit in Europa. De nieuwe SUMP en Sulp (Sustainable Urban Logistics Plan, zie kader) richtlijnen werden in Groningen gepresenteerd. Deze visie volgt de richtlijnen

van Sulp en zal bij de definitieve vaststelling ook als zodanig worden gepresenteerd aan de raad.

Interreg SURFLOGH

SURFLOGH is een project medegefinancierd door het Noordzeegebiedprogramma 2014 – 2020 van de Europese Unie. Groningen onderzoekt samen met Europese partnersteden hoe het efficiënte stadslogistiek duurzaam kan bevorderen. De focus van het project ligt op het optimaliseren van de interactie tussen hubs en stedelijke logistieke systemen in kleinere en middelgrote steden. In Groningen is binnen het Surflogh project de afgelopen jaren vooral gekeken hoe vrachtfietsen een aandeel kunnen veroveren in de binnenstadslogistiek.

> Link: <https://northsearegion.eu/surflogh/>

Horizon 2020: ULAADS

In 2020 starten gemeente Groningen, de Rijksuniversiteit Groningen, OV Bureau Groningen Drenthe, Dropper en talrijke internationale partners aan het project ULAADS (Urban Logistics As An on-Demand Service). ULAADS wordt gefinancierd vanuit het Horizon 2020 programma van de Europese Commissie dat werkgelegenheid, groei en innovatie wil bevorderen. Het project start medio 2020. Groningen is, naast Mechelen en Bremen, pilotstad en voert daarin twee pilots uit die rond september 2021 starten:

1. Het opzetten van een deelplatform voor bakfietsen en lichte elektrische vrachtvoertuigen.
2. Toevoegen van logistiek (bijv. pakketkluizen) aan de vervoersknooppunten, Reis via Hub - van het OV Bureau.

SULP (Sustainable Urban Logistics Plan)

Het SULP biedt gebruikersvriendelijke richtlijnen voor het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk logistiek stappenplan in kleine en middelgrote Europese steden. De SULP-methode moet een participatieve aanpak volgen, gebaseerd op een sterke betrokkenheid van het politieke niveau (zoals in de SUMP-methode). Maar wel met behoud van een bottom-up perspectief, uitgaande van gebruikersbehoeften van ondernemers en vervoerders en het volgen van de prioriteiten en ambities van de stad. De SULP-stappen zijn elementen waarmee rekening moet worden gehouden om een realistische SULP te ontwikkelen die de stad ondersteunt bij strategische planning en besluitvorming met betrekking tot verduurzaming van stadslogistiek.

Hoofdstuk 3. Opgave en uitgangspunten voor de gemeente Groningen

Om onze doelstelling van een leefbare binnenstad te realiseren moeten we vanuit de aanpak van stadslogistiek een aantal forse veranderingen doorvoeren, onderverdeeld in een aantal hoofdopgaven:

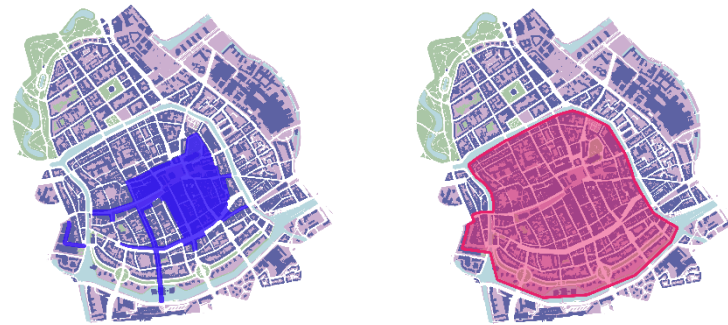
- 1a. Het uitbreiden van het venstertijdengebied
- 1b. Het instellen van een ZE-zone voor stadslogistiek
2. Het invoeren digitale handhaving
3. Intelligente en strikte ontheffingverlening
4. Communicatie en participatie

1a. Uitbreiding venstertijdengebied

We gaan het venstertijdengebied voor logistiek verkeer uitbreiden. Dat doen we omdat het gebruik van de binnenstad de afgelopen jaren sterk is veranderd. De binnenstad is nog altijd een multifunctionele plek, maar met meer nadruk op ontmoeting en verblijf en met minder focus op winkelen alleen. Bovendien met veel meer bezoekers dan dertig jaar geleden. De drukte doet zich niet alleen gelden in het autovrije gebied, maar heeft zich ook uitgebreid naar aanloopstraten zoals de Oude Kijk in' t Jatstraat en Astraat met tal van nieuwe winkels en horeca. De 'huiskamer van Groningen' is een stuk groter geworden! De binnenstad is ook meer in trek als woonlocatie. Zo worden vanuit het programma "Wonen in Stadshart" nieuwbouwlocaties voor diverse doelgroepen in de binnenstad gecreëerd.

Begrenzing

Met de begrenzing op de diepenring ontstaat een gebied met een heldere overgang waarbij de nieuwe stadspoorten de overgang naar het venstertijdengebied markeren. Het winkelgebied de Westerhaven heeft vanwege de inrichting en de autovrije zone ook al de uitstraling van een verblijfsgebied en vormt daardoor samen met de rest van de binnenstad een duidelijk geheel. Het uitgebreide venstertijdengebied valt samen met de toekomstige ZE-zone. Het toekomstige venstertijdengebied valt zo ook mooi samen met de zone waar we vanuit de binnenstadsvisie 'Ruimte voor jou' werken aan het terugwinnen van de openbare ruimte voor verblijf, voetgangers en fietsers.



Het huidige (links) en toekomstige (rechts) venstertijdengebied voor logistiek

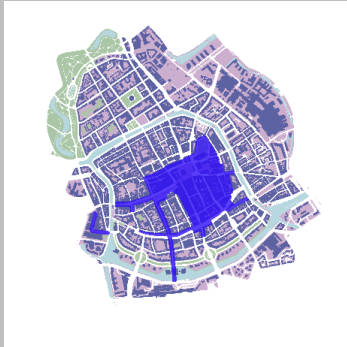
De zone is door de duidelijke begrenzing goed handhaafbaar met ANPR-camera's voor wat betreft het illegaal inrijden. Tegelijkertijd is het een groot gebied waarbinnen nog steeds BOA's nodig zijn om te controleren of er daadwerkelijk geladen en gelost wordt.

Er ontstaat zo een behoorlijk groot gebied waar het logistiek verkeer gereguleerd wordt. Gedurende de venstertijden is er een generieke toegang; iedereen kan de binnenstad in om te laden en lossen. Buiten de venstertijden blijft het onder voorwaarde van een ontheffing mogelijk om te laden en lossen; logistiek dienstverleners kunnen de zone alleen inrijden indien ze de noodzakelijkheid kunnen aantonen.

De exacte begrenzing van venstertijdengebied onderzoeken we nog. Het maakt voor de verkeercirculatie namelijk een groot verschil of bepaalde straten net binnen of net buiten het gebied vallen. In de definitieve versie van deze visie nemen we de exacte begrenzing op.

Autovrij gebied voor personenvervoer.

Voor personenvervoer verandert er niets ten opzichte van de huidige situatie. De parkeerplaatsen en -garages blijven bereikbaar voor personenvervoer. Het huidige autovrije gebied blijft niet toegankelijk voor personenvervoer.



Autovrij gebied voor personenvervoer

Testcase Oude Kijk in't Jatstraat

Samen met bewoners, ondernemers en vervoerders onderzoeken we de komende jaren wat er nodig is om de (binnen-)stad blijvend goed te laten functioneren met de ZE-zone en het eventueel vergrootte venstertijdengebied. Een eerste testcase voeren we momenteel uit in de Oude Kijk in't Jatstraat, waar we met winkeliers, vervoerders, RUG en het ministerie van I&W onderzoeken en uitwerken wat er allemaal nodig is om goed te kunnen functioneren als zero emissie straat. Daarbij komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- laad- en losplekken, eventueel met elektrische oplaadpunten
- laad- en losplekken buiten de ZE-zone
- logistieke hubs
- betere afstemming over het gebruik van de openbare ruimte (reclame-uitingen, terrassen, geparkeerde fietsen)
- specifiek toegangsbeleid voor verschillende doelgroepen en voertuigen via het ontheffingenbeleid
- bereikbaarheid van parkeerplaatsen en -garages voor bewoners en bezoekers.

1b. Het instellen van een ZE-zone voor stadslogistiek

In 2025 treedt de ZE-zone voor stadslogistiek in de binnenstad van Groningen in werking. Al in 2014 hebben wij getekend voor deze ambitie. In het nationale klimaatakkoord staat aangegeven dat 30-40 Nederlandse steden in 2020 een middelgrote ZE-zone voor stadslogistiek moeten aanwijzen, middelgroot wil zeggen de binnenstad plus de omliggende buurten/wijken. In deze Visie leggen wij de contouren van deze zone vast.

Begrenzing ZE-zone

We leggen de grens van de ZE-zone in Groningen op de Diepenring (+ winkelgebied de Westerhaven). Dit is een gebied met een heldere begrenzing. Bovendien valt de ZE-zone zo precies samen met de uitbreiding van het venstertijdengebied. We verwachten dat er door het instellen van de ZE-zone ook een positief effect zal optreden in de rest van de stad. De schone voertuigen rijden immers ook buiten de ZE-zone. Dit effect zien we nu ook al optreden bij vervoerders die elektrische voertuigen hebben aangeschaft.

Vóór de vaststelling van de definitieve visie gaan we de exacte begrenzing nader uitzoeken en de uitgangspunten voor de vormgeving van de entrees van de ZE-zone uitwerken.



Landelijke uitgangspunten in de ZE-zone voor stadslogistiek

De ZE-zone voor goederenvervoer geldt voor bedrijfsvoertuigen en niet voor personenvoertuigen. In de zone zijn in principe uitsluitend 'voertuigen zonder emissie aan de uitlaat' toegestaan.

Er vindt momenteel (januari 2030) nog overleg plaats tussen het Rijk, de steden en de vervoerdersorganisaties over een landelijke overgangsregeling voor grotere vrachtoertuigen. In het nationale

klimaatakkoord staat aangegeven dat er tot 1 januari 2030 een overgangsregeling geldt voor:

- EURO-VI bakwagens die niet ouder zijn dan 5 jaar
- EURO-VI trekkers die niet ouder zijn dan 8 jaar

Uit te zoeken / werken punten ZE-zone en het venstertijdengebied

- Voorlopig houden we de venstertijden aan van 05.00 tot 12.00 uur. Momenteel mag er vanwege geluidwetgeving 's ochtends vóór 7 uur niet bevoorrad worden. We gaan we de mogelijkheden onderzoeken voor bevoorrading in de vroege ochtend en de nacht d.m.v. stille voertuigen en/of het oprekken van de geluidsnormen.
- Onder meer vanwege spitsmijdingen van logistiek verkeer gedurende de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg van Groningen zijn de venstertijden in de ochtend opgerekt van 5-11 uur naar 5-12 uur. Zodra de ombouw van de Zuidelijke Ringweg gereed is gaan we overwegen of de venstertijd weer teruggebracht moet worden naar 5-11 uur.
- Er is op landelijk niveau nog geen duidelijkheid over de vraag of hybride voertuigen zijn toegestaan in de ZE-zone. Wij gaan er voorlopig vanuit dat hybride voertuigen in de ZE-zone zijn toegestaan, mits ze binnen deze zone uitsluitend elektrisch (kunnen) rijden.
- Tijdens de venstertijden gelden er geen lengte- en aslastbeperkingen in de binnenstad. Deze beperkingen zijn wel onderdeel van het huidige en toekomstige ontheffingenbeleid. In de komende actualisering van het ontheffingenbeleid werken we de beperkende mogelijkheden nader uit.

2. Handhaven

Bij het instellen van de ZE-zone en het vergroten van het venstertijdengebied hoort ook een andere manier van handhaven. Effectieve handhaving kan alleen met ANPR-camera, zeker met een grote zone zoals wij voorstellen. Met alleen menskracht is de handhaving dan niet meer uitvoerbaar. Met de inzet van ANPR-camera's organiseren we de handhaving effectiever, zodat de pakkans van overtreders wordt vergroot en de regels van de ZE-zone en de venstertijden beter worden nageleefd. Daarmee creëren we een eerlijk speelveld voor vervoerders, zodat het investeren in ZE-voertuigen daadwerkelijk voordelen oplevert.

ANPR

Momenteel (2019-2020) voeren we een proef uit met elektronische handhaving op basis van ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) in de Brugstraat, Poelestraat en Peperstraat. De resultaten zijn veelbelovend; de techniek werkt goed en de programmatuur is goed werkbaar voor medewerkers. Voordat we daadwerkelijk met de handhaving kunnen beginnen moeten we uitzoek waar de camera's precies komen te staan, hoeveel camera's er nodig zijn, wie het onderhoud en beheer van de camera's en de data gaat doen en tot slot het veranderen van de werkprocessen van ontheffingverlening en handhaving.

Handhaving ZE-zone: gemeentelijke taak

Het Rijk heeft in het klimaatakkoord aangegeven dat de handhaving van de ZE-zone een gemeentelijke taak is, die met ANPR-camera's uitgevoerd moet gaan worden. Het is vooralsnog onduidelijk of er vanuit het Rijk ook financiering beschikbaar zal worden gesteld voor

de handhaving van de ZE-zone. We streven ernaar om uiterlijk in 2022 de camera's te plaatsen op de toegangsbruggen en -wegen van de binnenstad, gelijktijdig met de uitbreiding van het venstertijdengebied. Vanaf 2025 moeten we ook op zero emissie gaan handhaven.

Monitoring en slim toegangsbeleid

Een tweede toepassing van de ANPR-camera's is monitoring. Met ANPR-camera's op alle toegangen van de binnenstad halen we een schat aan data binnen; we weten dan precies hoeveel en welke type voertuigen de binnenstad inrijden en hoelang de voertuigen er verblijven. Met de data die dit oplevert, kunnen we veel gericht beleidmaatregelen nemen en sturen op maatwerk voor ontheffingen; bijvoorbeeld iemand toelaten op een rustig moment. Bovendien markeren de camera's de overgang naar de toekomstige ZE-zone. Zodat ook op straat zichtbaar is waar de ZE-zone voor stadslogistiek begint en leveranciers hier vroegtijdig bewust van worden gemaakt. Omdat we zorgvuldig met privacygevoelige data van de camera's willen omgaan voeren we uiteraard een zogenaamd *Privacy Impact Assessment (PIA)* uit.

Planning implementatie digitale handhaving

2020:	Begrenzing en uitgangspunten vormgeving entrees, kosten systeem en handhaving inzichtelijk veranderingen voor werkprocessen inzichtelijk maken
2021:	Aanbesteding camera's en handhavingssysteem Vorbereiding voor verandering werkprocessen
2022:	Plaatsing camera's, implementatie techniek, invoering digitale handhaving venstertijdengebied, starten met monitoring
2025:	Start handhaving ZE-zone



3. Intelligente en strikte ontheffingverlening

Het ontheffingenbeleid voor de venstertijden is in de gemeente Groningen gefragmenteerd georganiseerd, kent geen eenduidige manier van registratie en is daarom toe aan een actualisatie. Belangrijke opgave voor 2020 is om de ontheffingverlening en -registratie binnen de gemeente op één plek te gaan beleggen. Dat geldt voor alle type ontheffingen die de gemeente uitgeeft, jaarontheffingen voor distributie, incidentele ontheffingen voor bijvoorbeeld klusbedrijven en ontheffingen voor de marktkooplieden en evenementen.

Eenduidige regels

We hanteren het uitgangspunt dat de regels omtrent bevoorrading in de hele binnenstad voor iedereen gelijk zijn. Dus in het hele venstertijdengebied dezelfde regels en dezelfde tijden voor iedereen. Dat maakt het duidelijk en voorspelbaar.

Maatwerk

Voor ondernemers en vervoerders die vanwege hun bedrijfsvoering ook buiten de venstertijden afhankelijk zijn van logistiek verkeer blijven ontheffingen mogelijk. Deze ontheffingen zullen we alleen verlenen indien strikt noodzakelijk voor de bedrijfsvoering en gericht naar doelgroepen en tijdstippen. Uitgangspunt bij de voorwaarden in de ontheffing is altijd zo weinig mogelijk aantasting van de leefbaarheid.

Bij de voorwaarden voor ontheffingen speelt de omvang van het voertuig straks en belangrijke rol. Dat gaat bijvoorbeeld om lengte- en aslastbeperkingen, maar ook over uitsluitend ontheffingen voor

cargobikes en Licht Elektrische Vrachtoertuigen (LEVV's) voor bepaalde logistieke stromen en activiteiten.

Eenduidige kentekenregistratie

Eenduidige registratie van de ontheffingen op basis van kenteken is van groot belang om de handhaving met de ANPR-camera's uit te kunnen voeren. Hiermee houden we ook de mogelijkheid open om maatwerk toe te kunnen passen. In de huidige situatie worden de verschillende soorten ontheffingen voor de venstertijden op verschillende plekken binnen de gemeente verleend en op verschillende manieren geregistreerd. We gaan het werkproces en de registratie van ontheffingen binnen de gemeente op elkaar af te stemmen. We zijn echter ook afhankelijk van andere partijen zoals het Rijk en softwareleveranciers.

Privilegebeleid zero emissie voertuigen

Sinds een aantal jaren stimuleren we de transitie naar schone logistiek door voordelen te bieden voor zero-emissie voertuigen en door pilotprojecten te steunen en te organiseren vanuit de gemeentelijke rol. Tot 2025 blijven we privilegebeleid voeren voor vervoerders die nu al investeren in ZE-voertuigen. Dit doen we in de vorm van meer mogelijkheden voor ontheffingen voor laden en lossen in het autovrije gebied buiten venstertijden.

Ontheffingen in het uitgebreide venstertijdengebied

In 2022 wordt het venstertijdengebied uitgebreid. Samen met de transportsector gaan we onderzoeken welke ontheffingen en andere maatregelen minimaal nodig zijn om de binnenstad voldoende te kunnen blijven bevoorraden. Op rustige momenten en op rustige plekken zullen we flexibeler omgaan met ontheffingen

dan op drukke momenten en op drukke plekken. Zo werken we naar een nieuwe balans toe waar we winnen aan leefbaarheid en voorzien in de behoefte aan bevoorrading.

Ontheffingen in het venstertijdgebied na invoering ZE-zone

We gaan het ontheffingenbeleid in een aantal stappen aanscherpen richting 2025. Resultaat is dat in 2025 vrijwel alleen nog ZE-voertuigen voor stadslogistiek toegestaan zijn in de binnenstad. Er geldt tot 2030 een landelijke ontheffing voor bakwagens van maximaal 5 jaar oud en trekkers met oplegger tot maximaal 8 jaar oud. Vanaf 2025 geldt dat in de middag tussen 12.00-18.00 uur in principe alleen cargobikes en lichte elektrische vrachtvoertuigen zijn toegestaan voor goederenvervoer. Voor noodzakelijke logistiek passen we maatwerkoplossingen toe waarbij de leefbaarheid een belangrijke wegingsfactor is.

Actualisering ontheffingenbeleid

We gaan het ontheffingenbeleid in 2021 actualiseren. De belangrijkste uitgangspunten daarbij zijn een duidelijke en eenduidige regeling voor iedereen, maatwerk per logistieke stroom (=flexibel indien nodig) en nagenoeg geen ontheffingen op drukke momenten (12.00-18.00u) en drukken plekken.

Daarnaast gaan we onderzoeken of een andere vorm van beprijzing van de ontheffingen bundeling kan stimuleren en de overstap naar Zero Emissie aantrekkelijker kan maken.

Van 5.00 tot 12.00 uur Bevoorravingsvenster	Om grote volumes goederen de binnenstad in en uit te krijgen zijn vrachtwagens nodig en daarom toegestaan. De grote hoeveelheden en volumes die vrachtwagens kunnen vervoeren kunnen niet door kleinere voertuigen zoals bestelbussen worden opgevangen. Zoveel mogelijk per bakfiets of LEVV. Bestelbussen alleen gebruiken voor goederen die niet efficiënt per fiets vervoerd kunnen worden.
Bakfietsen en LEVV 	Zoveel mogelijk per bakfiets of LEVV
Auto's en bestelbussen 	Alleen gebruiken indien bakfiets / LEVV niet efficiënt is
Vrachtwagens 	Toegestaan voor grote hoeveelheden en volumes
Van 12.00 tot 18.00 uur	Geen grote hoeveelheden en volumes de stad in en uit. Er zijn geen vrachtwagens en bestelbussen toegestaan. Voor spoedleveringen kunnen bakfietsen en LEVV's ingezet worden.
Bakfietsen en LEVV 	Toegestaan voor spoedleveringen
Auto's en bestelbussen 	Niet toegestaan
Vrachtwagens 	Niet toegestaan
Na 18.00 uur	Geen grote hoeveelheden en volumes de stad in en uit. Beperkt ontheffingen voor Zero Emissie bestelbussen. Voor spoedleveringen kunnen bakfietsen en LEVV's ingezet worden.
Bakfietsen en LEVV 	Toegestaan voor spoedleveringen
Auto's en bestelbussen 	Beperkt toegestaan o.b.v. ontheffing
Vrachtwagens 	Niet toegestaan

4. Communicatie en Participatie

Voor ondernemers in de binnenstad en voor vervoerders betekent het vergroten van het venstertijdengebied en het instellen van de ZE-zone een grote verandering. Vervoerders moeten investeren in schone voertuigen en het anders inrichten van hun logistieke processen. Nieuwe beleidskaders voor stadslogistiek scheppen duidelijkheid voor de lange termijn en zijn nodig om een gelijk speelveld te realiseren. De nieuwe kaders vragen van ondernemers in de binnenstad anders om te gaan met hun bestelgedrag. Ondernemers die meedoen in de transitie zullen voordeel ondervinden. Dat geldt voor ondernemers in de binnenstad, maar ook voor logistieke dienstverleners, bouw- en klusbedrijven, afvalinzamelingsbedrijven etc. Om de juiste keuzes te maken in de verdere ontwikkeling van bijvoorbeeld de venstertijden en het ontheffingenbeleid blijven we belanghebbende ondernemers, vervoerders en bewoners intensief betrekken.

We vinden het belangrijk dat iedereen zich goed bewust is van de invoering van de ZE-zone en het vergroten van het venstertijdengebied. Via verschillende kanalen willen we alle relevante stakeholders bereiken.

Klankbordgroep

De klankbordgroep stedelijke logistiek Groningen is betrokken bij opstellen van de inhoud van deze conceptvisie en zal ook nauw worden betrokken bij de nadere uitwerking van de verschillende opgaven.

De klankbordgroep is gevraagd om een reactie op het visiedocument voor de besluitvorming aan te leveren. De gemeenteraad krijgt zodoende een objectief beeld over de positie en belangen van de verschillende partijen die zijn en worden geconfronteerd met de transitie naar ZE-stadslogistiek.

De klankbordgroepleden zijn gevraagd om alle informatie actief met hun achterbannen te delen. In overleg met de klankbordgroepleden gaan we verschillende bijeenkomsten organiseren om bij de verdere uitwerking dieper op de inhoud van de conceptvisie in te gaan en de gevolgen voor ondernemers, bewoners en bezoekers te bespreken.

Website

Op de website www.logistieknoord.nl delen we actuele en nuttige informatie met betrekking tot Zero-Emissie Stadslogistiek in Groningen. De website is een initiatief van de steden Groningen, Assen en Leeuwarden in samenwerking met de provincies Groningen, Drenthe en Fryslân. Op de website is informatie te vinden over koplopers, relevante projecten, beleidsambities en nieuwsberichten. Koplopers zijn bedrijven die werken met Zero Emissie voertuigen of meewerken aan pilotprojecten om te komen tot nieuwe, slimme en effectieve concepten voor duurzame stadslogistiek.

Voorbeelduitwerking Zero Emissiestraat

Samen met bewoners, ondernemers en vervoerders onderzoeken we momenteel wat er voor nodig is in de Oude Kijk in't Jatstraat om deze goed te laten functioneren in de toekomstige ZE-zone. De uitkomsten hiervan gebruiken we uiteraard ook voor de rest van de binnenstad.

Netwerkbijeenkomsten stadslogistiek

Er worden verschillende soorten (thema) bijeenkomsten georganiseerd. Bijeenkomsten met één doelgroep om bijvoorbeeld informatie over beleidswijzigingen te bespreken. Maar ook netwerkbijeenkomsten met juist verschillende doelgroepen afspraken te maken over het testen van nieuwe logistieke concepten.

Campagne ZE-zone 2025

We vinden het belangrijk dat iedereen zich goed realiseert dat de ZE-zone voor stadslogistiek in 2025 ingevoerd wordt. Iedereen moet vroegtijdig nadenken over welke gevolgen de ZE-zone heeft voor ondernemen en werken in de binnenstad van Groningen. Er wordt daarom een informatiecampagne gehouden tijdens inspraakperiode van 26 maart tot 7 mei. Er wordt een informatieve folder gemaakt en verspreid onder ondernemers en vervoerders in de binnenstad. Ondernemers en vervoerders worden daarnaast geïnformeerd via een mailing die we verspreiden via de koepelorganisaties die de klankbordgroep zitten. Er worden doelgroepgerichte bijeenkomsten georganiseerd voor bewoners, ondernemers en vervoerders.

Campagne Regels en gedragsregels m.b.t. bevoorraden

We merken dat het niet voor iedereen duidelijk wat wel en wat niet toegestaan is met betrekking tot laden en lossen in de binnenstad. De regels en gedragsregels werken we uit in een digitale folder en in een informatiecampagne voor bewoners, ondernemers en vervoerders.



Hoofdstuk 4. Logistiek in actie

Koplopers

De afgelopen jaren ontstond in Groningen een lokaal 'eco systeem' van grote en kleine (start-up) bedrijven die serieus werk maken van de transitie naar schone stadsdistributie. In samenwerking met onderwijsinstellingen (Noorderpoort, Hanzehogeschool en RUG), overheden en binnen Europese projecten (Surflogh en Ulaads) werken we aan kansrijke lokale initiatieven, zoals de uitstootvrije winkelbevoorrading van de binnenstad. Dit is mogelijk door het slim combineren van laad- en loslocaties of het creëren van 'hubs' aan de rand van de (binnen)stad, waar goederen worden verzameld en met elektrische voertuigen of vrachtfietsen naar de stad worden vervoerd. Een ander voorbeeld zijn bouwprojecten, waarvan de logistieke operatie vanuit één centraal verzamelpunt wordt uitgevoerd. Met als resultaat een hogere efficiency, snellere oplevering én lagere CO2-uitstoot. Dergelijke oplossingen verdienen in een versneld tempo navolging.

Groningen Cargobike Stad

Groningen was in 2019 gaststad van het International Cargo Bike Festival 2019 en heeft hiermee fietslogistiek prominent onder de aandacht gebracht. Dat resulteerde onder andere in een succesvolle pilot binnenstad bevoorrading door PostNL en Dropper. Voor 2020 gaan we met Bidfood en Rytle ook een gekoelde

cargobike testen voor horeca leveringen. De GCC heeft in samenwerking met Zupr en Dropper online-shopping kanaal voor lokale winkels, inclusief cargobike-bezorging opgericht:

<https://warenhuis.groningen.nl/>

We zien dat lokale, nationale en internationale bedrijven inzetten op fietslogistiek. DHL Express bijvoorbeeld verricht vanuit winkelcentrum Paddepoel met vrachtfietsen bezorgingen in een groot deel van de (binnen)stad. Deze trend past bij onze fietsstad en ZE-ambities en bij de maat en schaal van de binnenstad en willen wij daarom verder stimuleren. Veel ritten in de binnenstad die nu per bestelbus plaatsvinden kunnen één op één vervangen worden door een cargobike of een LEVV (licht elektrisch vracht voertuig).

Dit geldt bijvoorbeeld voor:

- Een deel van de pakketbezorging;
- Reparatie en storingsdiensten;
- Klus- en bouwlogistiek;
- Naleveringen voor horecazaken (gekoeld);
- Lokale en incidentele verzendingen (koeriersdiensten).



Facilitaire logistiek gemeente Groningen: goede voorbeeld

In de nieuwe inkoopvoorwaarden is bij aanbestedingen de eis opgenomen dat de diensten en goederen gebundeld en zonder CO2-uitstoot worden geleverd. Via samenwerkingsverbanden als het Akkoord van Groningen en het Noord-Nederlands Inkoop Platform bereiken we andere organisaties om ons voorbeeld te gaan volgen. Het eerste succes van deze werkwijze is een samenwerking tussen Canon en de in 2019 geopende hub SimplyMile Groningen om het printpapier van meerdere grote instellingen in Groningen gebundeld en met elektrisch vervoer te bezorgen.



Afvalinzameling en stadsreiniging

De nieuwe regels gelden ook voor het wagenpark van de gemeente Groningen voor transport van facilitaire diensten, afvalinzameling, onderhoud en beheer dat in de binnenstad rijdt. De gemeente koopt daarvoor alleen nog voertuigen op elektriciteit of waterstof met als doel om in 2025 volledig zero emissie te opereren in de binnenstad. Met de investering in het verduurzamen van het eigen

wagenpark stimuleert de gemeente Groningen ook de versnelling voor transitie naar rijden op elektriciteit en waterstof.



De gemeente heeft een maatschappelijke taak als het gaat om het schoonhouden van de openbare ruimte in de stad. Wanneer het nodig is om de stad schoon te houden, zijn er daarom ook in de middag vuilnis- en reinigingswagens toegestaan in de binnenstad. Het gebruik van overige gemeentelijke motorvoertuigen in de binnenstad wordt tot een minimum beperkt.



Het optimaliseren van afvallogistiek in de binnenstad door de samenwerking tussen afvalinzamelaars te verbeteren. Dit moet leiden tot een reductie van voertuigbewegingen door vuilniswagens. Parallel zetten we samen met alle binnenstadondernemers in op het verminderen van de hoeveelheid afval.



Bouwlogistiek

Grote bouwlocaties in de (binnen-)stad zorgen voor grote transportstromen met zwaar bouwverkeer. Voor deze projecten gaan we een bouw-hub verplicht stellen, zodat de goederen optimaal gebundeld worden getransporteerd in de binnenstad. Daarnaast gaan we onderzoeken hoe we de overlast van (geparkeerde) busjes voor kleinschalige bouw- en herstelwerkzaamheden kunnen verminderen door meer te bundelen en het parkeren bij de bouwlocatie te verbieden en hierop te handhaven.

Vestigingsbeleid binnenstad

In de binnenstad bevinden zich vele functies met een sterke publieksaantrekkelijke werking. Dit zorgt voor de gewenste reuring

en levendigheid. Een aantal van deze functies heeft echter ook een sterke verkeersaantrekkende werking door de beleving van goederen.

Supermarkten in de binnenstad

We gaan onderzoeken of de vestiging van supermarkten en andere verkeersaantrekkende functies in de binnenstad gekoppeld kan worden aan de randvoorwaarde dat er geen onevenredige overlast mag opleveren in de openbare ruimte (veiligheid, bereikbaarheid, geluid).

Bezorgfietsen en scooters

We gaan onderzoeken of we het stallen van bezorgfietsen en -scooters in de openbare ruimte vóór de zaak kunnen verbieden. Maaltijdbezorging en catering vanuit de binnenstad met motorvoertuigen is niet toegestaan na 12 uur in het venstertijdgebied.



Ondernemen in de binnenstad

Het succes van de levendige en aantrekkelijke binnenstad van Groningen is voor een groot deel te danken aan de ondernemers. Zij zorgen voor een ruim en afwisselend aanbod aan winkels en horeca. Om optimaal te kunnen functioneren is het belangrijk dat zij bevoorraad worden. Ondernemers hebben invloed op hoe en wanneer er bevoorraad wordt.

Vooraf kleine, lokale ondernemers gebruiken vaak hun eigen voertuig (personenauto, bestelbus) om hun zaak te bevoorraden. Dit levert een hoop verkeersdruk op. Wanneer ondernemers ervoor kiezen om hun goederen door een vervoerder te laten bezorgen die de goederen voor meerdere adressen bundelt voorkomen we een hoop verkeer in de binnenstad. We willen ondernemers stimuleren niet dagelijks hun zaak in de binnenstad met hun eigen voertuig te bevoorraden. We gaan onderzoeken hoe we het aantal vervoersbewegingen van individuele ondernemers kunnen terugdringen zonder het ondernemersklimaat negatief te beïnvloeden. Hiervoor onderzoeken we onder welke voorwaarden we ontheffingen voor lokale ondernemers kunnen blijven verlenen.

Service voor ondernemers

Nu de ZE-zone en het vergrootte venstergebied in de tijd steeds dichterbij komt verwachten wij dat er steeds meer aanbieders komen die ondernemers in de binnenstad verschillende services aanbieden met betrekking tot goederenlogistiek. Hierbij denken we aan bijvoorbeeld:

- Een hub buiten de binnenstad vanwaar de goederen met schoon vervoer naar de binnenstad worden gebracht
- Een beveiligd droppunt buiten de binnenstad waar goederen/pakketten door de ondernemers zelf afgegeven kunnen worden om vandaar met schoon vervoer naar de zaak gebracht kunnen worden.
- Opslag van goederen buiten de binnenstad aanbieden voor bijvoorbeeld e-commerce verzendingen
- Een leen-/deelsysteem voor cargobikes en elektrische voertuigen waarmee het voor iedereen (ondernemers, bedrijven, instellingen, dienstverleners, bewoners etc.) mogelijk én laagdrempelig wordt om een cargobikes of elektrisch voertuig te gebruiken.

Efficiënt laden en lossen

Laden en lossen kan vaak efficiënter als aanvullende diensten, zoals het in de koeling zetten van drinken en verswaren niet door de chauffeur gedaan hoeven te worden. Wanneer de activiteit van de chauffeur erop gericht is om de binnenstad zo snel mogelijk weer te verlaten, dan blijft de impact van de logistiek zo klein mogelijk. Samen met de (horeca) leveranciers en lokale ondernemers willen we de verantwoordelijkheid nemen om de druk van logistiek verkeer op de openbare ruimte te verlichten. Dit kan bijvoorbeeld door:

- efficiënt te laden en lossen, dus alleen spullen uitladen en naar binnen brengen;
- zo snel mogelijk met het distributievoertuig de binnenstad weer uitrijden;

- de straat niet te blokkeren met het voertuig;
- geen aanvullende diensten door de chauffeur uit te laten voeren zoals het in de koeling zetten van dranken en verswaren;
- niet uitgebreid te pauzeren door de chauffeur als het voertuig op straat staat geparkeerd.



Laadinfra

Met de toename van het aantal voertuigen is ook een groei van de laadinfrastructuur nodig. De voertuigen zullen voornamelijk 's nachts opladen. Er zijn daarom vooral laadpunten op bedrijventerreinen en in de woonwijken nodig. In de binnenstad is behoefte aan een aantal laadpunten om onderweg 'bij te laden'. Deze laadpunten kunnen tevens worden gebruikt om gekoelde voertuigen op aan te sluiten, zodat de dieselaggregaten van deze voertuigen niet meer gebruikt hoeven te worden.



Warenmarkt

De vers- en warenmarkt heeft een prominente positie in de binnenstad van Groningen. De centrale vereniging voor ambulante handel (CVAH) is één van de ondertekenaars van het Convenant duurzame stadslogistiek Groningen en heeft zich daarmee gecommitteerd aan de ambitie van zero emissie stadslogistiek vanaf 2025. In het convenant is afgesproken dat de gemeente samen met en op initiatief van de CVAH:

- gaat verkennen wat de mogelijkheden zijn van duurzaam transport van en naar de markt
- in gesprek gaat met voertuig- en wagenbouwers die gericht zijn op de ambulante handel om duurzame ontwikkelingen op dit gebied inzichtelijk te krijgen;
- gaat inventariseren wat de mogelijkheden zijn van de cargobike voor transport van en naar de markt;
- de uitkomsten van bovenstaande punten gaat communiceren met de marktondernemers.

Evenementen

Groningen heeft een bruisende binnenstad waar veel evenementen worden georganiseerd. De evenementen dragen bij aan het leefklimaat en de economische vitaliteit van de stad. De afgelopen jaren hebben we het aantal evenementen zien groeien. De logistiek rondom de evenementen legt daardoor een steeds groter beslag op de openbare ruimte. Het evenementenbeleid van de gemeente Groningen wordt geactualiseerd, in deze actualisatie is de verduurzaming van logistiek een belangrijk thema.

Ook voor de evenementenlogistiek gelden de nieuwe kaders van de venstertijden, de ZE-zone en het te actualiseren ontheffingenbeleid.

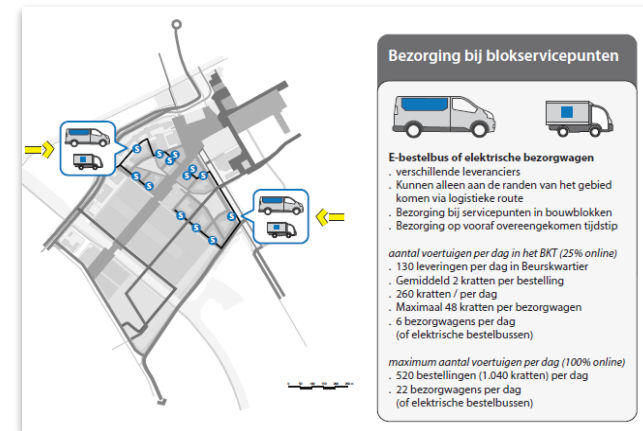
Logistiek in woongebieden

Inwoners van de gemeente Groningen bestellen steeds meer online. Het is de verwachting dat de bewoners en gebruikers in de toekomst daar nog een stap verder in zullen gaan. Dit betekent dat dagelijks een groot aantal pakketten en goederen aan huis bezorgd zal worden. Naast het afleveren van pakketjes aan bewoners (en ondernemers) gaat het ook om het bezorgen van online bestelde boodschappen en verse maaltijdboxen, thuisbezorgde maaltijden, tweemans-bezorging en installatie van witgoed, keukenapparatuur en andere zware goederen, monteurs en installateurs van bouw-, klus- en onderhoudsbedrijven en de bevoorrading van bedrijven, horeca en winkels die allemaal het gebied in en uit moeten. En niet te vergeten retourzendingen en afvalstromen die de buurt/wijk weer verlaten.

In bestaande woonwijken en dorpen stimuleren we de ontwikkeling van duurzame logistieke concepten om ze ook in de toekomst leefbaar te houden.



Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen zoals het Suikerfabriekterrein en de Eemskanaalzone gaan we stadslogistiek vooraf mee ontwerpen, zowel op buurt- als op bouwblokniveau. Inzicht in de omvang van de toekomstige logistieke stromen is van belang om bereikbare, leefbare en veilige toekomstbestendige wijken te kunnen ontwerpen.



Voorbeelduitwerking van logistieke uitgangspunten voor een nieuwe wijk