

## Raadsvoorstel



Onderwerp **Visie Stadslogistiek**  
Steller/telnr. Sjouke van der Vlugt/ 8167 Bijlagen 2

---

Classificatie  **Openbaar**  **Geheim**

Vertrouwelijk

Portefeuillehouder

Broeksma

**Raadscommissie**

Langetermijn agenda (LTA)  
Raad

**LTA ja:**  **Maand 3 Jaar 2021**  
**LTA nee:**  **Niet op LTA**

---

### Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit

- I. kennis te nemen van het inspraakverslag over de visie Ruimte voor Zero Emissie Stadslogistiek;
- II. de visie Ruimte voor Zero Emissie Stadslogistiek vast te stellen;
- III. een krediet beschikbaar te stellen van € 400.000,- voor fysieke maatregelen voor het vergroten van het venstertijdengebied en dit te dekken uit extra beleidsmiddelen: 'Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen', jaarschijf 2021 (€ 45.600,- structureel);
- IV. de gemeentebegroting 2021 op programmaniveau overeenkomstig te wijzigen.

---

### Samenvatting

De visie 'Ruimte voor Zero-emissie Stadslogistiek' bevat maatregelen die bijdragen aan onze ambities van een leefbare, veilige, bereikbare en aantrekkelijke stad. Daarvoor gaan we in 2022 het venstertijdengebied, met laad- en lostijden van 05.00 uur tot 12.00 uur, uitbreiden. Zo geven we voetgangers in een groter gebied meer ruimte op drukke momenten en zorgen we voor een aantrekkelijkere binnenstad. Dit uitgebreide venstertijdengebied valt samen met de zero-emissie zone die in 2025 ingaat en in principe alleen nog schone vracht- en bestelauto's toelaat. Voor ondernemingen en bewoners die ook buiten de venstertijden afhankelijk zijn van logistiek verkeer, blijven ontheffingen onder strikte voorwaarden mogelijk. Om de naleving van de venstertijden en de zero-emissiezone te controleren, plaatsen we vanaf 2022 camera's bij de entrees van de zone die voldoen aan de privacy wetgeving.

B&W-besluit d.d.: 9 februari 2021

Afgehandeld en naar archief

Paraaf

**Datum**

## Vervolg voorgesteld raadsbesluit

### Aanleiding en doel

---

Meer ruimte voor jou! In een schone en veilige binnenstad. Dát is wat de gemeente Groningen wil bereiken. Maar we merken dat het steeds voller wordt in de binnenstad. Dat betekent dat we slim moeten omgaan met de ruimte die er is. We nemen allerlei maatregelen. Een aantal gaat over het terugdringen van het vracht- en bestelauto's in de binnenstad. En het logistieke verkeer dat er nog wel rijdt moet schoner en zuiniger. Dat doen we onder andere met strengere regels voor de bevoorrading van winkels, bedrijven en horeca. Want minder vracht- en bestelauto's betekent meer ruimte voor voetgangers en fietsers in een mooie, levendige binnenstad.

Deze visie is een logische uitwerking van het coalitieakkoord, de omgevingsvisie en de aanpak van de binnenstad. De maatregelen passen bovendien bij de integrale mobiliteitsvisie. Met deze visie Stadslogistiek geven we ook invulling aan onze bijdrage aan het nationale Klimaatakkoord waarin we in 2019 met zo'n veertig andere gemeenten hebben afgesproken dat we in 2025 een zero-emissiezone instellen en zodoende één Megaton CO<sub>2</sub> per jaar besparen.

In maart 2020 heeft uw raad de conceptvisie besproken. Daarna heeft de inspraak plaatsgevonden. We bieden nu de definitieve visie Ruimte voor Zero Emissie Stadslogistiek aan voor vaststelling door uw raad.

### Kader

---

Met deze visie geven we invulling aan onze ambities met betrekking tot verduurzaming van de stadslogistiek die we eerder hebben vastgelegd in de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES, 2014), het Convenant duurzame stadslogistiek Groningen (2018) en de toekomstige integrale mobiliteitsvisie (2021).

In februari 2020 hebben wij de conceptvisie Zero Emissie Stadslogistiek vastgesteld en naar u gestuurd om -indien gewenst- te bespreken in uw raad. Van 24 augustus tot 5 oktober 2020 vond de inspraakperiode plaats waarin we fysieke en online bijeenkomsten hebben georganiseerd voor alle belanghebbende doelgroepen. De inspraakperiode was aanvankelijk in het voorjaar van 2020 gepland. Vanwege de coronamaatregelen destijds hebben we besloten de inspraakperiode na de zomer te laten plaatsvinden, zodat we ook een aantal fysieke bijeenkomsten konden organiseren.

In het coalitieakkoord 'Gezond, Groen, Gelukkig Groningen' is het herwinnen van de openbare ruimte en het verminderen van obstakels voor voetgangers een speerpunt. Deze visie levert hier een bijdrage aan door het bestel- en vrachtverkeer beter te reguleren. Ook levert deze visie een belangrijke bijdrage aan een emissie vrije binnenstad. Onder de noemer 'Binnenstad050 - Ruimte voor jou' wordt gewerkt aan een leefbare binnenstad. Het uitbreiden van het venstertijdengebied en het instellen van een zero-emissiezone zijn twee van de meer dan 50 projecten in de aanpak van de binnenstad.

Na ondertekening van de GDZES heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een expertpool opgezet die gemeenten ondersteunt om de invoering van een zero-emissiezone voor te bereiden. Deze expertpool heet: 'SamenwerkingsProject Expertpool Stadslogistiek', afgekort: SPES. Vanuit SPES werkt Groningen nauw samen met de drie noordelijke provincies en de gemeenten Assen, Emmen en Leeuwarden.

De ambities van de GDZES zijn als verder uitgewerkt in het Nationaal Klimaatakkoord (2018) en de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (2021). In de uitvoeringsagenda zijn nationale kaders en uitgangspunten opgenomen die ervoor moeten zorgen dat de zero-emissiezones in Nederland uniform worden uitgevoerd.

### Argumenten en afwegingen

---

De visie Ruimte voor zero-emissie Stadslogistiek bevat een aantal maatregelen met betrekking tot stadslogistiek om onze ambities van een leefbare, veilige, bereikbare en aantrekkelijke stad te realiseren. Vanaf 2021 starten we met het actualiseren en digitaliseren van het ontheffingenbeleid. In 2022 wordt het venstertijdengebied uitgebreid en plaatsen we ANPR-camera's bij de de ingangen van het venstertijdengebied. Voor ondernemingen in de binnenstad die veel verkeer aantrekken stellen we vanaf 2022 strengere verstigingsregels in. En tot slot wordt in 2025 de zero-emissiezone voor vracht- en bestelauto's ingevoerd.

### Begrenzing

Het instellen van de zero-emissiezone voor stadslogistiek is een ambitie van de gemeente Groningen. Het is tevens een opgave vanuit het nationale Klimaatakkoord voor 30-40 Nederlandse steden. Het Klimaatakkoord spreekt van middelgrote zero-emissiezones; de binnensteden plus omliggende buurten/wijken. De zero-emissiezone die wij voorstellen is gelijk aan het vergrote venstertijdengebied per 2022. Op de kaarten hieronder staat in het blauw het huidige venstertijdengebied en in het roze het vergrote venstertijdengebied / zero-emissiezone. Dat is wel zo duidelijk voor iedereen en voorkomt een wirwar van verschillende zones. Dat betekent dat vanaf 2025 alleen nog schone, uitstootvrije voertuigen zijn toegestaan binnen de diepenring, bij winkelgebied Westerhaven (inclusief de Steenhouwerskade en de Sluiskade) en in de Sledemennerbuurt. Uitgezonderd zijn de Noorderhaven, Lopendediep, Spilsluizen, Turfsingel en het Schuitediep, tussen de Visserbrug en de Steentilbrug. De zero-emissiezone geldt onder andere voor de bevoorrading van winkels en horeca, afvalinzameling en voor bouw-, klus- en evenementenverkeer.

In de conceptvisie is aangegeven dat de precieze grens van het venstertijdengebied en de zero-emissiezone nog zou worden onderzocht omdat het voor de verkeerscirculatie een groot verschil maakt of bepaalde straten net binnen of juist net buiten de zone liggen. In de conceptvisie lag de grens door de diepenring en bij winkelgebied De Westerhaven. De bruggen waren daarmee een duidelijke begrenzing van de zone. De begrenzing van de zone was in het participatietraject een belangrijk onderwerp van gesprek. Ook zijn er verkeersstellingen gedaan en is een verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit heeft gezorgd in een aantal aanpassingen van het venstertijdengebied en de zero-emissiezone.



Huidig venstertijdengebied



Voorstel voor venstertijdengebied (2022) en zero emissie zone (2025).

### Westerhaven en omgeving

In de definitieve visie is het venstertijdengebied en de zero-emissiezone uitgebreid met de Sledemennerbuurt, de Sluiskade en de Steenhouwerskade. In de conceptvisie lag bij winkelgebied Westerhaven de grens op de Aweg en de Museumbrug/Praediniussingel. Uit de nadere analyse bleek dat voor een 'fuik' te zorgen vanwege het eenrichtingsverkeer van de aangrenzende straten. Door het eenrichtingsverkeer zou het inrijdende verkeer uiteindelijk geen andere keuze hebben dan door het venstertijdengebied en de zero-emissiezone heen te rijden. Om deze 'fuik' tegen te gaan is een aantal straten toegevoegd aan het venstertijdengebied en de zero-emissiezone. Het gaat hierbij om de Steenhouwerskade, Sluiskade, Westerbinnensingel, Sledemennerstraat, Dwarsstraat en Lage der A.

### Diepenring noord en oost

In de definitieve visie blijft de Diepenring, vanaf de Visserbrug tot en met de Steentilbrug buiten het venstertijdengebied en de zero-emissiezone. In de conceptvisie lag de binnenste ring binnen het venstertijdengebied en de zero-emissiezone. Op dit deel van de Diepenring zijn er aan beide kanten van het water straten met eenrichtingsverkeer. In de afgelopen periode is gekeken naar het effect van deze maatregelen op de verkeersstromen. Uit deze analyse blijkt dat De Diepenring een belangrijke functie voor de doorstroming van het verkeer. Vracht- en bestelauto's hebben beide zijden van de Diepenring nodig om de stad te kunnen verlaten. Voor een goede verkeersafwikkeling is het daarom nodig, beide zijden van de Diepenring buiten het venstertijdengebied en de zero-emissiezone te laten vallen. Doen we dat niet, dan gaat het verkeer waarschijnlijk een weg door woonbuurten zoeken. Dat is onwenselijk.

### Handhaving

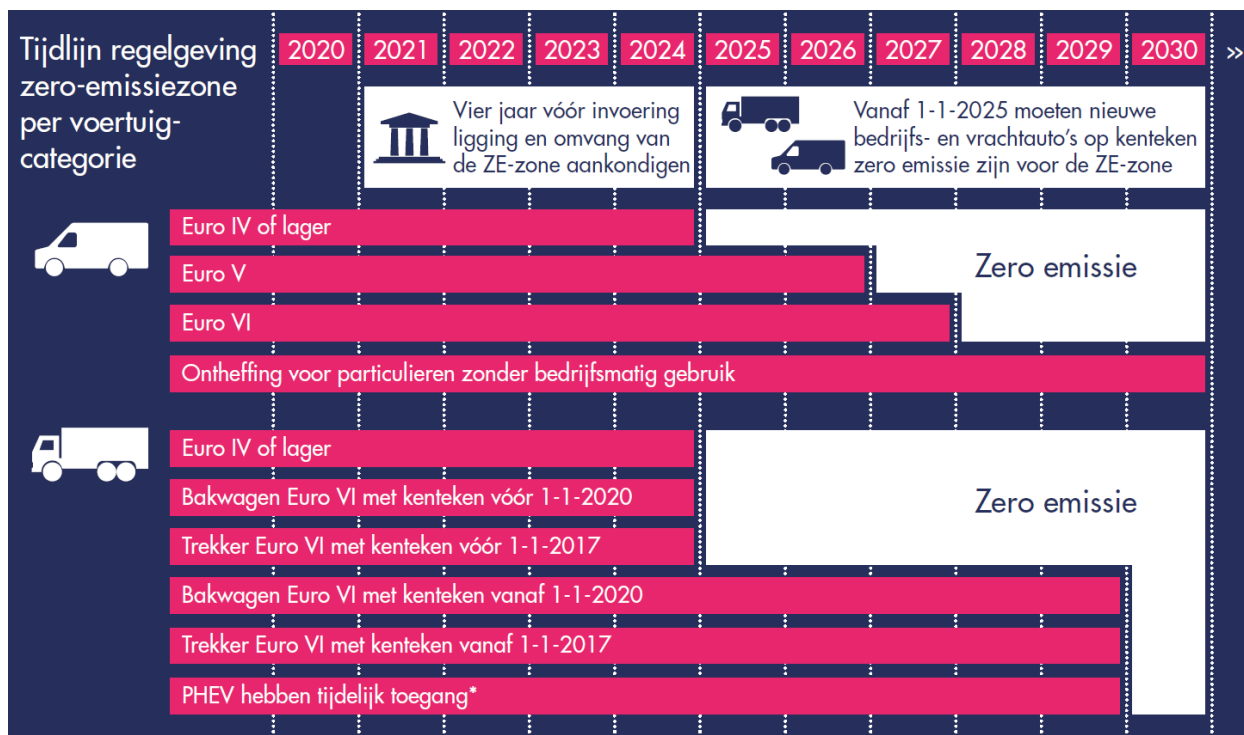
Handhaving is onlosmakelijk verbonden aan het instellen van de venstertijden en de ZE-zone. Om de naleving van de venstertijden en later ook het gebruik van uitstootvrij bevoorradingsverkeer te controleren, plaatsen we vanaf 2022 camera's bij de entrees van de zero-emissiezone. De ANPR-camera's lezen automatisch alle kentekens. Het doel is om uiterlijk in 2022 de camera's te plaatsen op de toegangsbruggen en -wegen van de binnenstad, gelijktijdig met de uitbreiding van het venstertijdengebied. De inzet van camera's wordt opgenomen in het privacy-register van de gemeente Groningen en voldoet aan de eisen van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG). De camera's registreren geen personen en maken ook geen opnames van personen. Alleen kentekens van overtreders worden maximaal vijf jaar bewaard. De ANPR-camera's worden alleen gebruikt voor de handhaving. Indien we deze camera's voor andere toepassingen in willen zetten, zullen we eerst uw raad om toestemming vragen.

### Aanvullende maatregelen

Met het vergroten van het venstertijdengebied en het instellen van de ZE-zone ontstaat het risico op een 'waterbedeffect'; chauffeurs kunnen ervoor gaan kiezen om hun vrachtwagen buiten de zone te parkeren en met rolcontainers of steekkarren de goederen in de binnenstad te brengen. Met verschillende maatregelen verwachten wij negatieve effecten tegen te kunnen gaan. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan het realiseren van laad- en losmogelijkheden aan de randen van de zone, tijdelijke ontheffingen voor schone voertuigen en aflevermogelijkheden op hubs. We willen ontheffingen alleen toestaan op plekken waar geen overlast ontstaat. Ook gaan we een strikter ontheffingenbeleid hanteren met meer maatwerk per branche en willen we een digitaal ontheffingensysteem ontwikkelen waarbij gebruiksgemak voorop staat. Samen met het onderwijs, ondernemers en vervoerders blijven we de komende jaren werken aan de ontwikkeling van bovenstaande oplossingen.

### Overgangsregeling en subsidies

Ondernemers met bestelbus of vrachtwagen op benzine of diesel krijgen, ondermeer vanwege de coronacrisis, langer de tijd om hun wagenpark aan te passen aan de zero-emissie eis. Hiervoor is een landelijke overgangsregeling opgesteld. Voor bakwagens en trekkers die op 1 januari 2025 niet ouder zijn dan respectievelijk vijf en acht jaar met een EURO VI-motor geldt een overgangsregeling tot 1 januari 2030. Voor bestelauto's met emissieklasse 5 geldt een overgangsregeling tot 1 januari 2027 en voor bestelauto's met emissieklasse 6 tot 1 januari 2028. Het kabinet komt ondernemers tegemoet in de aanschafkosten, die nu nog hoger zijn voor een uitstootvrije bestelbus of vrachtwagen. Ondernemers kunnen tussen 2021 en 2025 in aanmerking komen voor een subsidie. Ook voor vrachtwagens zijn er subsidiemogelijkheden. Daarnaast zijn er diverse fiscale regelingen die investeren in een schone bedrijfswagen voordeliger maken. Meer informatie hierover: [www.logistieknoord.nl](http://www.logistieknoord.nl) en [www.rvo.nl](http://www.rvo.nl)



Grafische weergave van de overgangsregeling voor de zero-emissiezone.

### Ontheffingen

Het doel is om een strikt ontheffingenbeleid te hanteren onder het motto: nee, tenzij. Voor ondernemers en vervoerders die vanwege hun bedrijfsvoering ook buiten de venstertijden afhankelijk zijn van logistiek verkeer, blijven ontheffingen mogelijk. Deze ontheffingen verlenen we alleen als het echt niet anders kan. Bij de voorwaarden voor ontheffingen speelt de omvang van het voertuig straks een belangrijke rol. Dat gaat bijvoorbeeld om lengte- en aslastbeperkingen, (verplichte) rijroutes, laad- en losplekken.

### **Maatschappelijk draagvlak en participatie**

---

In 2014 heeft de gemeente Groningen de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GD-ZES) getekend. Hiermee is de ambitie voor een emissievrije stadslogistiek in 2025 uitgesproken. Deze ambitie is in het Convenant duurzame stadslogistiek Groningen (2018) uitgewerkt. Dit convenant is samen met de Klankbordgroep Stedelijke Logistiek Groningen opgesteld. Deze klankbordgroep bestaat uit vertegenwoordigers van Transport en Logistiek Nederland (TLN), Evofenedex, VNO-NCW Noord,- MKB-Noord, Koninklijke Horeca Nederland (KHN), Groningen City Club (GCC), Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH) en Stichting Energy Expo.

De klankbordgroep is tijdens het opstellen van de visie steeds betrokken geweest en heeft actief meegedacht. Over het algemeen kan de klankbordgroep zich zeer goed vinden in de visie en steunen zij de ambitie om te streven naar een duurzaam en emissieloze stadslogistiek. Wel stellen zij kritische vragen over de praktische kant van de implementatie van de zero-emissiezone en het uitbreiden van het venstertijdengebied. Deze vragen worden meegenomen in het ontheffingenbeleid. Hiermee gaan we in samenwerking met de klankbordgroep, bedrijven en bewoners in 2021 mee aan de slag.

Ook voor bewoners in de binnenstad zijn er veranderingen. In de inspraakperiode hebben we veel met binnenstadsbewoners gesproken over de gevolgen voor het wonen in de binnenstad. We blijven bewoners betrekken bij de uitwerking van de maatregelen.

### Participatie, communicatie en inspraak

In februari 2020 heeft het college van B&W de conceptvisie 'Ruimte voor zero-emissie stadslogistiek' vastgesteld. Op basis van een persbericht leidde dit tot publicaties in de lokale en regionale media, de wijknieuwsbrieven van de gemeente, de Bereikbaarheidskrant van Groningen Bereikbaar en in de magazines van Groningen City Club en Transport en Logistiek Nederland. Hierna volgde de bespreking in de raad, in maart 2020, waarna het de bedoeling was om direct te starten met een participatietraject.

Vlak na de bespreking in de raad kondigde de regering verstrekkende maatregelen aan om het coronavirus te beteugelen. Deze maatregelen raakten alle sectoren van de Nederlandse economie en waren voor iedereen merkbaar. Dat geldt ook voor ondernemers in de binnenstad van Groningen. Juist deze ondernemers vormen de belangrijkste doelgroep van de conceptvisie Stadslogistiek.

We hebben destijds aan de leden van de klankbordgroep gevraagd hoe we in hun ogen het beste met de situatie om konden gaan. In algemene zin gaven zij aan dat we, ondanks corona en de maatregelen om het virus tegen te gaan, moeten vasthouden aan de gezamenlijke ambities. De klankbordgroep vond face-to-face bijeenkomsten met de vervoerders en binnenstadondernemers noodzakelijk om tot de juiste uitwerking van de maatregelen te komen. Zij vroeg daarom ruimte voor ondernemers om zich eerst te focussen op (het voortbestaan van) hun onderneming en om het participatietraject uit te stellen. We begrepen maar al te goed dat voor deze ondernemers op dat moment andere zaken belangrijker konden zijn. Daarom is besloten om het participatietraject uit te stellen tot na de zomervakantie.

De inspraakperiode liep van 24 augustus tot en met 5 oktober. Bewoners en ondernemers in de binnenstad hebben we hierover geïnformeerd door middel van een huis-aan-huis-brief met een uitnodiging voor informatiebijeenkomsten en een folder met de belangrijkste informatie uit de conceptvisie. Naast algemene informatiebijeenkomsten organiseerden we bijeenkomsten met iedere belangenorganisatie uit de klankbordgroep Stedelijke Logistiek en hun achterban. Naar aanleiding van de algemene bijeenkomsten hebben we extra digitale spreekuren georganiseerd met bewoners.

Kleine ondernemers (zoals aannemers, schilderbedrijven, glazenwassers) die in de binnenstad werken, maar in een brede regio rond de stad gevestigd zijn, hebben we proberen te bereiken via een onlinecampagne via LinkedIn. Ook hebben we een videoproductie over de conceptvisie laten maken en deze breed verspreid.

Omdat we in de definitieve visie uitgaan van een groter venstertijdengebied en zero-emissiezone, hebben we de bewoners van de Sledemenerbuurt, Steenhouwerskade en Sluiskade in november geïnformeerd via een huis-aan-huis-brief met daarbij een uitnodiging voor een online toelichting op de plannen.

### Inspraakverslag

Alle ingezonden reacties en verslagen van de bijeenkomsten zijn opgenomen in het inspraakverslag voor de visie Ruimte voor zero Emissie Stadslogistiek. In het inspraakverslag gaan we inhoudelijk in op de inspraakreacties en geven we aan op welke onderdelen de visie is aangepast ten opzichte van de conceptvisie.

## **Financiële consequenties**

### Kosten en dekking

Voor de implementatie van het uitgebreide venstertijdengebied en de zero-emissiezone worden de komende periode kosten gemaakt. Het gaat hierbij om kosten voor de uitvoering op straat, zoals het plaatsen van camera's, maar ook om de vormgeving van de entrees van de zone. De totale kosten hiervoor bedragen €400.000,-. Binnen de extra beleidsmiddelen 'Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen' hebben we dit bedrag (€ 45.600,- structureel) hiervoor gereserveerd.

Dit leidt tot de volgende begrotingswijziging:

<b>Begrotingswijziging Investerings 2021</b>						
<b>Krediet Visie Stadslogistiek</b>						
Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling					
Titel Raads- / Collegevoorstel	Krediet Visie Stadslogistiek					
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad					
Incidenteel / Structureel	I					
Looptijd	2021-2022					
Soort wijziging	Investering					
<b>Financiële begrotingswijziging</b>						<i>Bedragen x 1.000 euro</i>
Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
07. Verkeer	07.6 Overig verkeer	SO Ontwikkeling en Uitr	I	400		400
<b>TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING</b>				<b>400</b>	<b>0</b>	<b>400</b>

Behalve kosten voor fysieke maatregelen, maken we ook kosten voor de herziening van het ontheffingenbeleid en om nieuwe software te implementeren en werkprocessen en taken binnen de gemeentelijke organisatie aan te passen. Hiervoor hebben we middelen opgenomen in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2021-2024. Het gaat hier om een totaalbedrag van € 125.000,-.

### Toekomstige kosten en dekking

Het vergroten van het venstertijdengebied, het instellen van de zero-emissiezone en het instellen van camerahandhaving zorgen voor extra structurele kosten voor Toezicht & Handhaving. Dat geldt voor het beheer van de ANPR-camera's vanaf 2022 en voor intensivering van de handhaving op straat vanaf 2021. We onderzoeken in 2021 of we de ANPR-camera's het beste kunnen kopen of leasen, óf dat we de ANPR-handhaving als een dienst kunnen gaan inkopen. Als blijkt dat het kopen van de camera's de beste optie is, vragen we hiervoor in het tweede kwartaal van 2021 aanvullend krediet op. Vanaf 2021 is structureel 200 duizend euro opgenomen in de begroting van Toezicht & Handhaving voor de hardware en het beheer/onderhoud daarvan.

Voor de handhaving van de logistiek en foutparkeren (Wet Mulder handhaving) in de binnenstad is vanaf 2021 250 duizend euro beschikbaar gesteld. Met deze intensivering geven we een impuls aan de handhaving in de binnenstad.

<b>Begroting Toezicht &amp; Handhaving</b>	<b>Intensiveringsmiddelen 2021 - 2024</b>
Hardware en beheer ANPR-camera's	€ 200.000
Handhaving Wet Mulder (logistiek én foutparkeren)	€ 250.000
<b>Totaal</b>	<b>€ 450.000</b>

### Rijksbijdrage

We hebben met het ministerie van I&W een afspraak gemaakt over een financiële bijdrage vanuit het Rijk voor de herziening van het ontheffingenbeleid en implementatie van de camerahandhaving. Deze afspraak hebben we vastgelegd in het BO-Mirt. Het Rijk levert een cofinanciering van in totaal maximaal 190 duizend euro voor het ontheffingenbeleid en de implementatie van camerahandhaving. Dit bedrag is bedoeld voor financiële ondersteuning van de steden Leeuwarden, Assen, Emmen en Groningen. Onderling moeten de steden nader afstemmen hoe de cofinanciering wordt ingezet.

Voor de handhaving van de venstertijden en de zero-emissiezone geldt dat de baten naar het Rijk vloeien, terwijl de kosten worden gemaakt door de gemeenten. Samen met Leeuwarden, Emmen en Assen doen we een beroep op het Rijk om de gemeenten financieel te compenseren voor de kosten die gemaakt moeten worden.

### **Overige consequenties**

---

Voor ondernemers in de binnenstad en voor vervoerders betekent het vergroten van het venstertijdengebied en het instellen van de zero-emissiezone een grote verandering. Vervoerders moeten investeren in schone voertuigen en het anders inrichten van hun logistieke processen.

Voor de aanschaf van voertuigen is de afschrijvingstermijn van belang. Die termijn is langer dan 5 jaar. Dat betekent dat een onlangs aangeschaft diesel-voertuig in 2025 nog niet is afgeschreven, terwijl de eigenaar daarmee vanaf 2025 de binnenstad niet meer in kan. De subsidieregeling en de overgangsregeling voor bestel- en vrachtwagens vanuit het Rijk bieden ondernemers een goed investeringsperspectief.

Tijdens de transitiefase naar volledig schone bevoorrading in de hele binnenstad bieden we ruimere bevoorradingstijden aan ondernemers die nu al investeren in zero-emissie voertuigen. Zodra er alleen nog maar schone voertuigen in het gebied mogen komen, zullen de ruimere bevoorradingstijden voor elektrische voertuigen vervallen

### Zelfstandig ondernemers

Voor ondernemers die onevenredig hard worden getroffen door de invoering van de ZE-zone is er een mogelijkheid om een ontheffing te verlenen. De kaders hiervoor werken we uit in het ontheffingenbeleid.

### Wonen in de binnenstad

In de inspraakperiode hebben we veel met binnenstadsbewoners gesproken over de gevolgen voor het wonen in de binnenstad. Wonen in het venstertijdengebied op zich is niet nieuw, er bevinden zich straks wel veel meer woningen in het venstertijdengebied. Ons nieuwe beleid blijft zonder ingrijpende gevolgen. Pakketten kunnen gewoon thuis blijven bezorgd, buiten de venstertijden is het aan de pakketbezorgdiensten om oplossingen te vinden zoals gebruik maken van cargobikes of het bezorgen van pakketten op afhaalpunten. Activiteiten waar zwaar transport voor nodig is kunnen doorgaan, zij het soms anders dan hoe het nu gaat. Voor een verhuizing blijft een ontheffing mogelijk. Voor het verhelpen van storings en lekkages blijven ook ontheffingen mogelijk, zodat de monteurs direct naar de bestemming kunnen. Bovendien bevinden zich in het huidige venstertijdengebied ook al veel woningen. Voor het parkeren van bewoners en bezoekers van de binnenstad heeft deze visie geen gevolgen.

### Openbare ruimte

We willen in Groningen zoveel mogelijk bestelbussen vervangen door vrachtfietsen. Vrachtfietsen zijn duurzaam en passen beter in onze drukke binnenstad met smalle straten. Naast voordelen zijn er mogelijk negatieve effecten. Met minder bestelbussen in de binnenstad ontstaat er meer ruimte omdat ze niet langer (deels) op voetpaden en in winkelgebieden staan. We willen voorkomen dat geparkeerde vrachtfietsen die ruimte vervolgens weer innemen. Het is ook niet de bedoeling dat geparkeerde vrachtfietsen als verkapte reclamezuil worden gebruikt. De komende jaren blijven we daarom de situatie in de gaten houden. Indien nodig onderzoeken we het instellen van een stallingsverbod voor vrachtfietsen.

### Gemeentelijke organisatie

Het invoeren van camerahandhaving en digitale ontheffingenregistratie heeft als gevolg dat een aantal werkprocessen binnen de gemeentelijke organisatie aangepast moeten worden. Ook moet de gemeente het beheer en onderhoud van de ANPR-camera's en het beheer van de digitale data in de organisatie beleggen.

De gemeente is al gevorderd met het doorvoeren van aanpassingen in het inkoopbeleid. De levering van goederen en diensten en de uitvoering van werken dient zoveel mogelijk met zero-emissie-transport te gebeuren. Tevens is de gemeente al ver gevorderd met de verduurzaming van het eigen wagenpark.

### Vervolg

De visie beschrijft de belangrijkste maatregelen voor stadslogistiek tot en met de invoering van de zero-emissiezone in 2025. Voor het zo ver is, moet er nog veel gebeuren. In onderstaande tabel staan de belangrijkste maatregelen op een rij. Bij de uitwerking van de maatregelen zullen we bewoners en ondernemers actief blijven betrekken.

2021	Uitgangspunten en bebodingsplan entree venstertijdgebied en zero-emissiezone gereed
	Keuze ANPR-camera's en handhavingssysteem, handhavingprotocol gereed
	Keuze maken voor camera's en handhavingssysteem
	Scan maken van alle logistieke stromen (bijvoorbeeld horeca en supermarkten)
	Interne werkprocessen gemeente t.b.v. uitbreiding venstertijdgebied (ontheffingen, handhaving) aanpassen
	Communicatiecampagne uitbreiding venstertijdgebied, digitale handhaving en regels m.b.t. bevoorraden en parkeren
2022	Invoering uitbreiding venstertijdgebied incl. plaatsing camera's enzovoort
	Invoering nieuw ontheffingenbeleid
	Strengere vestigingsregels voor ondernemingen in de binnenstad die gedurende de dag veel verkeer aantrekken
2024	Interne werkprocessen gemeente t.b.v. zero-emissiezone (ontheffingen, handhaving) aanpassen
	Communicatiecampagne invoering zero-emissiezone
2025	Invoering zero-emissiezone

### Lange Termijn Agenda

De behandeling van de Visie Stadslogistiek stond aanvankelijk in 2020 op de LTA. Vanwege de coronamaatregelen in het voorjaar van 2020 hebben we besloten de participatie uit te stellen. Als gevolg daarvan is ook de behandeling van de visie Stadslogistiek op de LTA verplaatst. Behandeling van de Visie Ruimte voor Zero Emissie Stadslogistiek in uw raad kan nu plaatsvinden in maart 2021.

**Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,**

**burgemeester,  
Koen Schuiling**

**secretaris,  
Christien Bronda**

*Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.*