

BINNENSTAD
GRONINGEN



ruimte voor jou

BINNENSTAD
GRONINGEN



ruimte voor jou

zero-emissie stadslogistiek

zero-emissie stadslogistiek

Ruimte voor zero-emissie stadslogistiek

Visie op de toekomst van vracht- en
bestelauto's in de binnenstad van Groningen

April 2021



Universiteitsk



GRONINGEN
GEEFT **ENERGIE**

Dit voertuig rijdt 100% elektrisch

oibliothek

CWS

n in de gemeente Groningen

Sanitaire Hygiëne | Schoonloopmatten
Tel. 073 6 338 338 | www.nl.cws.com



Voorwoord

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. Het is hoognodig ook. 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 dit document, 'Ruimte voor Zero-emissie Stadslogistiek', staat hoe we toewerken naar 2025. Vanaf dat jaar rijden er binnen de Diepenring en in de omgeving van winkelgebied De Westerhaven in principe alleen nog schone vracht- en bestelauto's. 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 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.

In maart 2020 bespraken we de conceptvisie in de raadscommissie. Het gaat om ingrijpende maatregelen waar alle ondernemers in de binnenstad maar ook distributeurs, leveranciers, pakketbezorgers, klusbedrijven enzovoort mee te maken krijgen. Bijna alle partijen in de raad onderschreven de visie op de toekomst van stadslogistiek in de binnenstad en de voorgestelde maatregelen. Daar zijn we als college trots op. De raad vroeg om extra aandacht te besteden aan de veranderingen voor zelfstandig ondernemers. Dat nemen we vanzelfsprekend mee en sluit naadloos aan bij de inhoud van deze visie.

Na de bespreking in de raadscommissie hebben we een uitgebreid participatietraject doorlopen. Bij iedere inwoner en ondernemer in de binnenstad lag een folder op de deurmat en een brief met een uitnodiging om deel te nemen aan informatiebijeenkomsten. Naar aanleiding van deze bijeenkomsten zijn aanvullende sessies georganiseerd met inwoners van de binnenstad. Ook waren er bijeenkomsten met de belangenorganisaties en hun achterban, vertegenwoordigd in de klankbordgroep Stedelijke logistiek: Groningen City Club, VNO-NCW, TLN, Evofenedex, Koninklijke Horeca Nederland en de Centrale Vereniging voor Ambulante Handel. Zelfstandig ondernemers, zoals aannemers, schilderbedrijven, glazenwassers die elders wonen maar mogelijk wel in de binnenstad werken, werden via een LinkedIn-campagne benaderd.

Alle reacties die we tijdens deze bijeenkomsten, persoonlijk en per e-mail hebben ontvangen, hebben we meegewogen bij het vaststellen van de maatregelen in deze definitieve visie.

Het document dat nu voor u ligt is een belangrijke stap naar een schone, veilige en uitstootvrije binnenstad. De komende jaren betrekken we u én de inwoners en de ondernemers in de binnenstad nauw bij de invoering van de maatregelen. Zodat iedereen zich goed kan voorbereiden op de nieuwe regelgeving.

Philip Broeksma

**Wethouder Duurzaamheid,
Verkeer en Vervoer**





Inhoudsopgave

1. De toekomst van de (binnen)stad **02**

2. Nieuwe maatregelen voor minder én schoner logistiek verkeer **09**

3. Van conceptvisie naar definitieve maatregelen **28**

4. Planning komende jaren **33**





Inleiding

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.

Met deze visie geven we 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 CO₂ per jaar besparen.

Wat is stadslogistiek?

Onder stadslogistiek verstaan we alle goederenvervoer binnen de stadsgrenzen. In deze visie ligt de nadruk op het logistieke vervoer in de binnenstad. Het gaat dan bijvoorbeeld over de bevoorrading van winkels, restaurants en cafés, leveringen aan kantoren en instellingen, pakketbezorging bij particulieren, op- en afbouw van evenementen en concerten, bouwverkeer en afvalinzameling. Onder stadslogistiek valt niet: de bereikbaarheid van parkeerplaatsen en buurtstallingen voor personenauto's of voor bestelauto's en vrachtwagens van particulieren.

Belangrijkste maatregelen

In dit visiedocument leest u hoe we dit willen doen, wanneer en wat dat betekent voor bewoners, ondernemers, distributeurs en alle anderen die in de Groninger binnenstad werken. De belangrijkste maatregelen die het college van B & W voorstelt:

- ♦ Vanaf 2021 actualiseren en digitaliseren van het ontheffingenbeleid;
- ♦ Vanaf 2022 uitbreiding van het venstertijdengebied;
- ♦ Vanaf 2022 plaatsing van camera's bij de ingangen van het venstertijdengebied;
- ♦ Vanaf 2022 strengere vestigingsregels voor ondernemingen in de binnenstad die overdag veel verkeer aantrekken;
- ♦ Vanaf 2025 instellen zero-emissiezone voor vracht- en bestelauto's.

Wat leest u waar?

In hoofdstuk 2 schetsen we een beeld van de toekomst van de (binnen)stad. Ook noemen we de uitgangspunten die de basis vormen voor de nieuwe maatregelen. Hoofdstuk 3 beschrijft de definitieve maatregelen en de belangrijkste factoren voor een succesvolle invoering. Hoofdstuk 4 gaat over wat er is gedaan om van de conceptvisie tot de definitieve visie te komen. Ook leest u hier de belangrijkste verschillen tussen beide documenten. Tussen het opstellen van deze visie en de invoering van de maatregelen moet er nog veel gebeuren. De belangrijkste activiteiten zijn in hoofdstuk 5 opgesomd.

A wide-angle photograph of a bustling city street. In the foreground, several pedestrians are walking away from the camera on a brick-paved sidewalk. A man in a brown jacket and jeans is in the center, carrying a bag. To his right, a group of young women are walking. On the left, a man in a light blue jacket is looking at his phone. A silver scooter is parked on the far left. In the background, there are modern buildings with large windows and a curved facade. A black umbrella with the 'Duvel' logo is visible on the right. A red and white flag with a star and the word 'Haring' is on the left. The sky is overcast.

Hoofdstuk 1

De toekomst van de (binnen)stad

Groningen is niet alleen de grootste stad van Noord-Nederland, het is ook de economische motor van de regio. Daarbij behoort Groningen tot de snelst groeiende steden van Nederland. In 2035 heeft de gemeente Groningen naar verwachting 260.000 inwoners.

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'. Opvallend aan de Groningse situatie is dat de stad flink groeit in een regio met bevolkingskrimp. Bewoners in de wijde omtrek van Groningen zijn voor werk en voorzieningen steeds meer afhankelijk van wat de stad biedt. Kortom: waar de regio leegloopt, is Groningen booming.

Deze situatie zorgt voor vraagstukken op allerlei gebieden. In dit visiedocument ligt de focus op de betekenis van die ontwikkelingen op de binnenstad van Groningen en hoe nieuwe maatregelen op het gebied van vracht- en bestelauto's kunnen bijdragen aan een leefbare stad.

De binnenstad van Groningen

Kenmerkend voor Groningen is de sfeervolle binnenstad van ongeveer één vierkante kilometer. Een historische binnenstad die bovendien al zo'n 1.000 jaar dezelfde omvang heeft. Alles komt hier samen: wonen, werken, winkelen, uitgaan, theater- en bioscoopbezoek, manifestaties en evenementen. En met succes, want steeds meer winkels, koffiebarretjes, cafés en restaurants openen hun deuren. Niet alleen in de 'traditionele' winkel- en horecastraten, ook daar buiten. Het zorgt voor een levendig centrum. Voor wat Groningen, Groningen maakt.

Dat is goed nieuws voor de stad. Tegelijkertijd merken we dat er grenzen zitten aan de groei. Soms ook letterlijk. De historische binnenstad heeft nauwe straten. Die worden drukker, voller en er rijdt steeds meer verkeer. Niet alleen door de bevoorrading van horeca en winkels. Ook het gemak van online bestellen zorgt voor meer bezorg- én retourstromenverkeer. Auto's, vracht- en bestelauto's, pakketbezorgers, aannemers, fietsers en voetgangers krioelen door elkaar. Kortom: er is een keerzijde aan het succes. Door alle bedrijvigheid staat de leefbaarheid onder druk. Meer verkeer zorgt voor opstoppen, verkeersonveilige situaties, geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit. Dat vraagt om een nieuw evenwicht tussen de verschillende functies, uiteenlopende belangen en hoge ambitie die we hebben op het gebied van de kwaliteit van de leefomgeving.



Ambitie coalitieakkoord: herwinnen van de openbare ruimte

In het coalitieakkoord 'Gezond, Groen, Gelukkig Groningen' is het herwinnen van de openbare ruimte en het verminderen van obstakels voor voetgangers een speerpunt.

Om deze ambitie kracht bij te zetten en daarmee de kwaliteiten van de binnenstad te versterken, willen we er voor zorgen dat stadslogistiek in de toekomst efficiënter en met minder overlast gepaard gaat. De noodzaak daartoe is voor iedereen – bewoners, bezoekers, ondernemers en de logistieke sector – duidelijk, al lopen de belangen uiteen en zijn die soms zelfs tegenstrijdig.

Tegelijkertijd gaat de stad niet op slot. De bevoorrading van winkeliers en (horeca-)ondernemers kan nog steeds doorgaan, pakketbezorgers kunnen pakketjes afleveren en aannemers, schilders en glazenwassers kunnen nog steeds bij hun klanten komen. Maar let op: vanaf 2022 met vracht- en bestelauto's in principe alleen in de ochtend en vanaf 2025 ook nog eens alleen met een voertuig zonder uitstoot van schadelijke gassen.

Binnenstad 050 – Ruimte voor jou

We moeten dus slim moeten omgaan met de ruimte die er is. Daarom krijgt de binnenstad de komende jaren een forse impuls. Dit doen we via tientallen projecten onder de noemer Binnenstad 050 – Ruimte voor jou. Het doel is een aantrekkelijke en goed bereikbare binnenstad met meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Voor jong en oud, voor iedereen.

We nemen allerlei maatregelen. Zo willen we minder vracht- en bestelauto's in de binnenstad. Dat doen we met strengere regels voor de bevoorrading van winkels, bedrijven en horeca. Want minder vracht- en bestelauto's betekent meer ruimte voor een mooie, levendige binnenstad.

Deelprojecten: vergroten venstertijdgebied en instellen zero-emissiezone

Het uitbreiden van het venstertijdgebied en het instellen van een zero-emissiezone zijn twee van de meer dan 50 projecten die samen het project 'Binnenstad 050 – Ruimte voor jou' vormen en de basis zijn voor deze visie op stadslogistiek.



Terug in de tijd: stadslogistiek in historisch perspectief

Het gebruik van vervoersmiddelen in de binnenstad van Groningen verandert al decennialang. Zo reden er in het begin van de jaren '70 nog auto's in zes rijen breed over het Gedempte Zuiderdiep, werd de Folkingestraat gedomineerd door auto's, was de Vismarkt een parkeerterrein en was er voor het pand van (voormalig) V&D een busstation. De invoering van het verkeerscirculatieplan in 1977 maakte een einde aan de grote hoeveelheid auto's in de binnenstad. Daarmee kregen fietsers en voetgangers ruim baan. Destijds een zeer omstreden plan dat veel stof deed opwaaien. En nu, ruim veertig jaar later, wil niemand meer terug naar de situatie van toen. Sterker nog, we willen het verkeer in de binnenstad nog veel verder terugbrengen. De bussen verdwijnen van de Grote Markt en het AKerkhof, we doen onderzoek naar het afsluiten van de Folkingestraat voor fietsers op drukke dagen en we willen vracht- en bestelauto's buiten de ochtend uit een groter deel van de binnenstad weren. Allemaal bedoeld om de leefbaarheid in en de kwaliteit van de binnenstad te vergroten.

Sinds de jaren negentig van de vorige eeuw ontwikkelt de gemeente Groningen beleid op het gebied van stadslogistiek. Het instellen van voetgangersgebieden in combinatie met venstertijden voor laden en lossen, vrachtwagens op de busbanen van het Gedempte Zuiderdiep en ontheffingen voor zero-emissievoertuigen zijn hier voorbeelden van.

Groningen liep rond de eeuwwisseling in Nederland voorop met de plannen voor stadslogistiek. Er waren in die periode ook kort twee distributiecentra aan de rand van de stad van waaruit de binnenstad werd bevoorraadt. Die centra waren geen lang leven beschoren. Toch zien we in de afgelopen jaren opnieuw soortgelijke commerciële initiatieven ontstaan. Vaak hubs genoemd: een plek waar grote hoeveelheden goederen worden afgeleverd die van daaruit in kleinere hoeveelheden worden verspreid, bijvoorbeeld met een bestelauto, vrachfiets of fietskoerier. En andersom: kleine hoeveelheden vracht worden gebundeld en daarna vervoerd naar de bestemming. De geschiedenis lijkt zich te herhalen. Hetzelfde gebeurde in de jaren 40 al op het Bodenterrein van waaruit de boderijsers (vrachtrijders) vanuit het hele land allerlei goederen naar de stad brachten of juist vervoerden naar elders.

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





Foto Frank Straatemeier, Groninger Archieven



Historisch kader

- ♦ **Jaren '30** – Bodenterrein
- ♦ **1977** – Invoering VCP
- ♦ **1993** – Uitbreiding voetgangersgebied
 - Invoering venstertijden in autovrije gebieden
- ♦ **1995** – Commissie Advies Inzake Bevoorradingsaangelegenheden
- ♦ **1998** – Experiment vrachtverkeer op busbanen
- ♦ **1999** – Erkenningregel Stadsdistributie
- ♦ **1999** – Winnaar Platform Stedelijke Distributie prijs
- ♦ **2000** – Busbaan gebruik en sectoroverschrijding logistiek
- ♦ **2002** – Logo duurzame stedelijke distributie ingevoerd
- ♦ **2013** – Bevoorradingsprofiel Binnenstad Groningen
- ♦ **2014** – Ondertekening Green Deal Zero Emissie Stadsdistributie
- ♦ **2016** – Aanpassing venstertijden en privilegebeleid ZE-voertuigen
 - Ochtendvenster verruimd, voortaan 05-12 uur
 - 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)

Lokale, nationale en Europese kaders voor nieuw beleid

Niet alleen in Groningen maken we plannen om stadslogistiek te verminderen en schoner te maken, ook vanuit het Rijk en vanuit Europa komen richtlijnen die hebben geholpen om een gedegen stappenplan op te stellen. De landelijke en Europese richtlijnen volgen we in principe, al kijken we wel of ze bij Groningen passen. Bij het ontwikkelen van nieuw beleid maken we gebruik van de volgende lokale, nationale en Europese kaders.

Lokale kaders

De belangrijkste leidraad voor de maatregelen op gebied van venstertijden en het instellen van een zero-emissiezone staat in het coalitieakkoord 'Gezond, Groen, Gelukkig Groningen', de omgevingsvisie 'The Next City' en het programma Binnenstad 050 – Ruimte voor jou. In deze documenten zijn de belangrijkste uitgangspunten voor de toekomst van de stadslogistiek in Groningen geschetst.

Convenant Duurzame Stadslogistiek en klankbordgroep Stedelijke logistiek

Samen met vertegenwoordigers van alle belangenorganisaties in de Groningse stadslogistiek hebben we in 2018 het Convenant Duurzame Stadslogistiek Groningen opgesteld en ondertekend. Hierin is vastgelegd hoe we toe gaan werken naar een leefbare, veilige, bereikbare en aantrekkelijke binnenstad, met als horizon uitstootvrije stadslogistiek in 2025. De belangenorganisaties zijn ook vertegenwoordigd in de klankbordgroep Stedelijke logistiek.



De Klankbordgroep Stedelijke Logistiek komt drie tot vier 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.

Green Deals

Met Green Deals wil de rijksoverheid projecten en plannen die bijdragen aan een beter milieu steunen. Bijvoorbeeld via het verminderen van CO₂-uitstoot en het bevorderen van de circulaire economie. In Green Deals helpt de overheid om knelpunten in de wet- en regelgeving weg te nemen, nieuwe markten te creëren, goede informatie te geven en te zorgen voor optimale samenwerkingsverbanden.

Zero Emission Stadslogistiek

In de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES) hebben rijksoverheid, gemeenten en bedrijfsleven afgesproken dat stadslogistiek vanaf 2025 zonder uitstoot wordt uitgevoerd. Deze Green Deal werd in 2014 in Groningen in aanwezigheid van staatssecretaris Mansveld ondertekend.

De ambitie uit de Green Deal is in 2019 bekrachtigd in het Klimaatakkoord. In dit akkoord staat dat rond de 40 gemeenten, waaronder Groningen, in 2025 een zero-emissiezone hebben voor logistiek verkeer en zodoende gezamenlijk zorgen voor een besparing van één Megaton CO₂ per jaar. De afspraken in het Klimaatakkoord zijn in de Landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek verder uitgewerkt. Deze uitvoeringsagenda wordt in het voorjaar van 2021 door het Rijk, brancheorganisaties en gemeenten ondertekend.

Om de invoering van de zero-emissiezone voor te bereiden hebben de gemeenten het 'SamenwerkingsProject Expertpool Stadslogistiek' opgericht (zie kader op volgende pagina: Samenwerken aan de invoering van een zero-emissiezone).

Het Nieuwe Draaien en Duurzaam Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW)

Naast de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek uit 2014 ondertekende Groningen ook de Green Deal 'Het nieuwe Draaien' en de Green Deal 'Duurzaam GWW'. Met de eerste willen we de CO₂-uitstoot van mobiele werktuigen verlagen (en daardoor de luchtkwaliteit verbeteren) en de tweede heeft als doel om duurzaamheid in de hele aanbestedingsprocedure voor grond-, weg- en waterbouwprojecten te waarborgen en om een duurzame aanpak te ontwikkelen aan de hand van projecten en praktijkervaringen in de GWW-sector.

Deze Green Deals zijn voor Groningen van belang omdat we ons via inkoop vastleggen aan een uitstootvrije uitvoering van werkzaamheden in de binnenstad.



Samenwerken aan de invoering van een zero-emissiezone

Na ondertekening van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (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 samen met de drie noordelijke provincies en de gemeenten Assen, Emmen en Leeuwarden. Vraagstukken en problemen komen in de steden grotendeels overeen en kennis, ervaringen en oplossingen worden onderling gedeeld. Voor Groningen geldt de Oude Kijk in 't Jatstraat als proeftuin. In deze straat onderzoeken we samen met de ondernemers, vervoerders, de Rijksuniversiteit Groningen en het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat wat er allemaal nodig is om van deze straat een 'uitstootvrije straat' te maken. We kijken bijvoorbeeld naar laad- en losplekken buiten de diepenring. Maar hoe komen de bestellingen dan bij de winkels? En hoe zorgen we er dan voor dat de stoepen dan niet vol komen te staan met bak- en bezorgfietsen?

Europa helpt mee!

De gemeente Groningen doet actief mee aan allerlei Europese programma's op het gebied van stadslogistiek. Doel is om aan de hand van (door Europa medegefinancierde) proefprojecten kennis en ervaring op te doen en te delen. De belangrijkste richtlijnen en projecten voor Groningen op een rij:

Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) en Sustainable Urban Logistics Plan (SULP)

Groningen was in 2019 gastheer van de 6e Europese SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) conferentie en daarmee het centrum van duurzame mobiliteit in Europa. Een 'Sustainable Urban Logistics Plan' (SULP) biedt gebruikersvriendelijke richtlijnen voor het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk logistiek stappenplan in kleine en middelgrote Europese steden. De nieuwe SUMP en SULP richtlijnen werden in Groningen gepresenteerd.

Bij het opstellen van de richtlijnen voor SULP hebben we nauw samengewerkt met de logistieke partners in Groningen. De visie Stadslogistiek volgt – uiteraard - de richtlijnen van SULP.

Smart Urban Freight Logistics Hubs (Surflogh)

De gemeente Groningen doet samen met Mechelen, Edinburgh, Borås en de provincie Drenthe mee aan het project SURFLOGH. Doel van het project is om te onderzoeken hoe stadslogistiek efficiënter en duurzamer kan. In Groningen hebben we een aantal projecten gedaan om na te gaan of vrachtfietsen daadwerkelijk bestelbussen kunnen vervangen.

Zie ook: www.northsearegion.eu/surflogh/



Bijeenkomst met ondernemers en vervoerders over een uitstootvrije Oude Kijk in 't Jatstraat.

Urban Logistics as an on-Demand Service (ULaaDS)

Het project ULaaDS wordt gefinancierd vanuit het Horizon 2020 programma van de Europese Commissie dat werkgelegenheid, groei en innovatie wil bevorderen. De gemeente Groningen werkt in het project samen met de Rijksuniversiteit Groningen, OV Bureau Groningen Drenthe, Dropper en met internationale partners. Groningen is, naast Mechelen en Bremen, pilotstad en voert daarin vanaf september 2021 twee pilots uit:

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

Zie ook: www.ulaads.eu



Hoofdstuk 2

Nieuwe maatregelen voor minder én schoner logistiek verkeer



Het doel van deze visie op stadslogistiek is om het aantal vracht- en bestelauto's in de binnenstad in de middag en avond sterk te verminderen en om ervoor te zorgen dat het verkeer dat er straks nog wel rijdt, geen vervuilende uitlaatgassen uitstoot. Dat willen we op twee manieren bereiken:

1. Het uitbreiden van het venstertijdengebied in 2022
2. Het instellen van een zero-emissiezone in 2025



Huidig venstertijdengebied



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

Uitbreiden van het venstertijdengebied

In grote delen van de binnenstad zoals in de Herestraat, gelden al jarenlang venstertijden. Vracht- en bestelauto's mogen deze straten alleen tussen 05.00 uur en 12.00 uur inrijden. Buiten deze tijden is een ontheffing nodig. In andere straten is deze beperking er niet. Vanaf 2022 gelden in de hele binnenstad, de Sledemännerbuurt en bij winkelgebied De Westerhaven overal dezelfde regels voor laden en lossen van vracht- en bestelauto's. Iedere ondernemer in de binnenstad heeft dan te maken met dezelfde regels.

De uitbreiding van het venstertijdengebied is nodig omdat het gebruik van de binnenstad in 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 op winkelen alleen. Bovendien komen er steeds meer bezoekers. We zien dat de drukte zich niet beperkt tot het huidige venstertijdengebied. Ook in de zogenoemde 'aanloopstraten' zoals de Oude

Kijk in 't Jatstraat en Astraat waar zich veel nieuwe winkels en horeca hebben gevestigd. De 'huiskamer van Groningen' is daarmee een stuk groter geworden. De binnenstad is ook meer in trek als woon- en werklocatie. Zo komen er vanuit het programma "Wonen in Stadshart" nieuwbouwlocaties voor diverse doelgroepen in de binnenstad en is de binnenstad nog steeds het populairste kantoreng gebied van Groningen.

De belangrijkste opgave is dan om het venstertijdgebied uit te breiden op een manier die duidelijk is voor het verkeer, voorziet in logische rijroutes en te controleren is. De binnenstad gaat dus niet op slot, maar er komen wel strengere regels.

Goed om te weten: de maatregelen in deze visie hebben geen gevolgen voor de bereikbaarheid van parkeerplaatsen voor personenauto's en buurtstallingen!



In algemene zin gelden vanaf 2022 in het gebied binnen de diepenring en bij winkelgebied De Westerhaven venstertijden voor vracht- en bestelauto's. Daar zijn de Sledemenerbuurt, de Sluiskade en de Steenhouwerskade vanuit verkeerskundig oogpunt aan toegevoegd. Om diezelfde reden vallen de Noorderhaven, Lopendediep, Spilsluizen, Turfsingel en het Schuitendiep, tussen de Visserbrug en de Steentilbrug buiten het nieuwe venstertijdgebied. Reden hiervoor is dat uit nader onderzoek door bureau Goudappel Coffeng blijkt dat het verkeer op een aantal plekken in een fuik zou rijden vanwege omliggende straten met eenrichtingsverkeer. Vracht- en bestelauto's zullen dan als alternatief mogelijk straten gebruiken die daarvoor niet geschikt zijn. Het verkeersonderzoek van bureau Goudappel Coffeng is beschreven in hoofdstuk 3.

Venstertijden voorlopig ongewijzigd

De huidige venstertijden van 05.00 uur – 12.00 uur blijven voorlopig ongewijzigd. In de praktijk betekent het dat bevoorradig voor 07.00 uur niet is toegestaan vanwege geluidswetgeving. Het tijdvenster tussen 05.00 uur – 07.00 uur kan wel worden benut zodra de leverancier stille voertuigen gebruikt.

Voor de start van de ombouw van de zuidelijke ringweg was de venstertijd tussen 05.00 uur en 11.00 uur. Om logistiek verkeer de spits te laten mijden is de venstertijd opgerekt tot 12.00 uur. Als de ombouw van de zuidelijke ringweg klaar is, onderzoeken we of het wenselijk en haalbaar is om het originele tijdvenster van 05.00 – 11.00 uur te herstellen.

Laad- en loslocaties

Er zijn op dit moment geen specifieke laad- en losplekken in de binnenstad. In principe mag je nu overal in de binnenstad stoppen om te laden en/of te lossen. Tijdens de inspraakprocedure hebben we niet alleen van bewoners maar ook van leveranciers gehoord dat laden en lossen op sommige plekken veel overlast geeft. Er zijn ook plekken waar die overlast nauwelijks wordt ervaren. In 2021 gaan we daarom onderzoeken of we het laden en lossen op bepaalde plekken onmogelijk willen maken om het op andere plekken juist te stimuleren. Daarbij kijken we ook naar de beste routes voor logistiek verkeer van en naar de binnenstad en stemmen we het af op het nieuwe ontheffingenbeleid. We nemen de suggesties uit de inspraakperiode mee, zoals duidelijk aangeven waar grote vrachtwagens wel en niet mogen laden en lossen. Ook houden we bij het aanwijzen van laad- en losplekken rekening met de ligging van woningen om overlast zoveel mogelijk te beperken.

Instellen zero-emissiezone

De afspraken over de invoering van een zero-emissiezone zijn beschreven in de Landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Deze uitvoeringsagenda wordt in het voorjaar van 2021 door het Rijk, brancheorganisaties en gemeenten ondertekend. De afspraken over het instellen van de zero-emissiezone zijn hierin nader uitgewerkt: gemeenten moeten de zero-emissiezone minimaal vier jaar vooraf bekendmaken en uiterlijk in 2030 in werking laten treden.

Op die manier hebben de logistieke sector, winkeliers, horecazaken, binnenstadondernemers én de gemeente vier jaar de tijd voor een gestructureerde en gedegen voorbereiding en invoering van de zero-emissiezone. In Groningen kiezen we ervoor om de zero-emissiezone zo snel mogelijk in te voeren. Daarom maken we de begrenzing van de zone in 2021 bekend (zie kaartje op pagina 11) waarna de zone in 2025 wordt ingesteld. In deze visie op stadslogistiek leggen we de precieze zero-emissiezone vast.

Bijkomend voordeel: niet alleen de binnenstad wordt schoner en stiller. We verwachten ook een positief effect in de rest van de stad. Schone voertuigen rijden immers ook buiten de zero-emissiezone.



Uitgangspunten bevoorradingsvenster

van 5.00 tot 12.00 uur

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.



zoveel mogelijk per bakfiets of LEVV



alleen gebruiken indien bakfiets of LEVV efficiënt is



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 vrachtwagen en bestelbussen toegestaan. Voor spoedleveringen kunnen bakfietsen en LEVV's ingezet worden.



toegestaan voor spoedleveringen



niet toegestaan



niet toegestaan

na 18.00 uur

Geen grote hoeveelheden en volumes de stad in en uit. Beperkte ontheffingen voor Zero Emissie bestelbussen. Voor spoedleveringen kunnen bakfietsen en LEVV's ingezet worden.



toegestaan voor spoedleveringen



beperkt toegestaan o.b.v. maatwerk



niet toegestaan

Vanaf 2025 rijden er in de binnenstad in principe geen vracht- en bestelauto's meer die vervuilende uitlaatgassen van benzine of diesel uitstoten. Dat betekent alleen nog voertuigen op elektriciteit, waterstof óf spierkracht. En die zien we in de binnenstad al steeds meer!



Begrenzing zero-emissiezone

De zero-emissiezone is exact gelijk aan het venstertijdengebied (zie pagina 11). 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 De Westerhaven (inclusief de Steenhouderskade en de Sluiskade) en in de Sledemenerbuurt. Uitgezonderd zijn de Noorderhaven, Lopendediep, Spilsluizen, Turfsingel en het Schuitendiep, tussen de Visserbrug en de Steentilbrug. De zero-emissiezone geldt onder andere voor de bevoorrading van winkels en horeca, afvalinzameling en voor bouw-, klus-, evenementenverkeer.

Parkeren vrachtfietsen

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. Tijdens het participatietraject over de conceptvisie hebben bewoners hun zorgen hierover geuit.

De komende jaren blijven we daarom de situatie in de gaten houden. Indien nodig onderzoeken we het instellen van een stallingsverbod voor vrachtfietsen.



Overgangsregeling en subsidies

Het instellen van een zero-emissiezone is een ingrijpende maatregel. Ondernemers krijgen via een landelijke overgangsregeling de mogelijkheid over te stappen op een uitstootvrije bestelbus of vrachtwagen. Met een overgangsregeling gaan de meest vervuilende bestelbussen en vrachtauto's er het eerst uit. Voor de overstap naar een schone bestelbus of vrachtwagen zijn er fiscale voordelen en komen er landelijke subsidies beschikbaar.

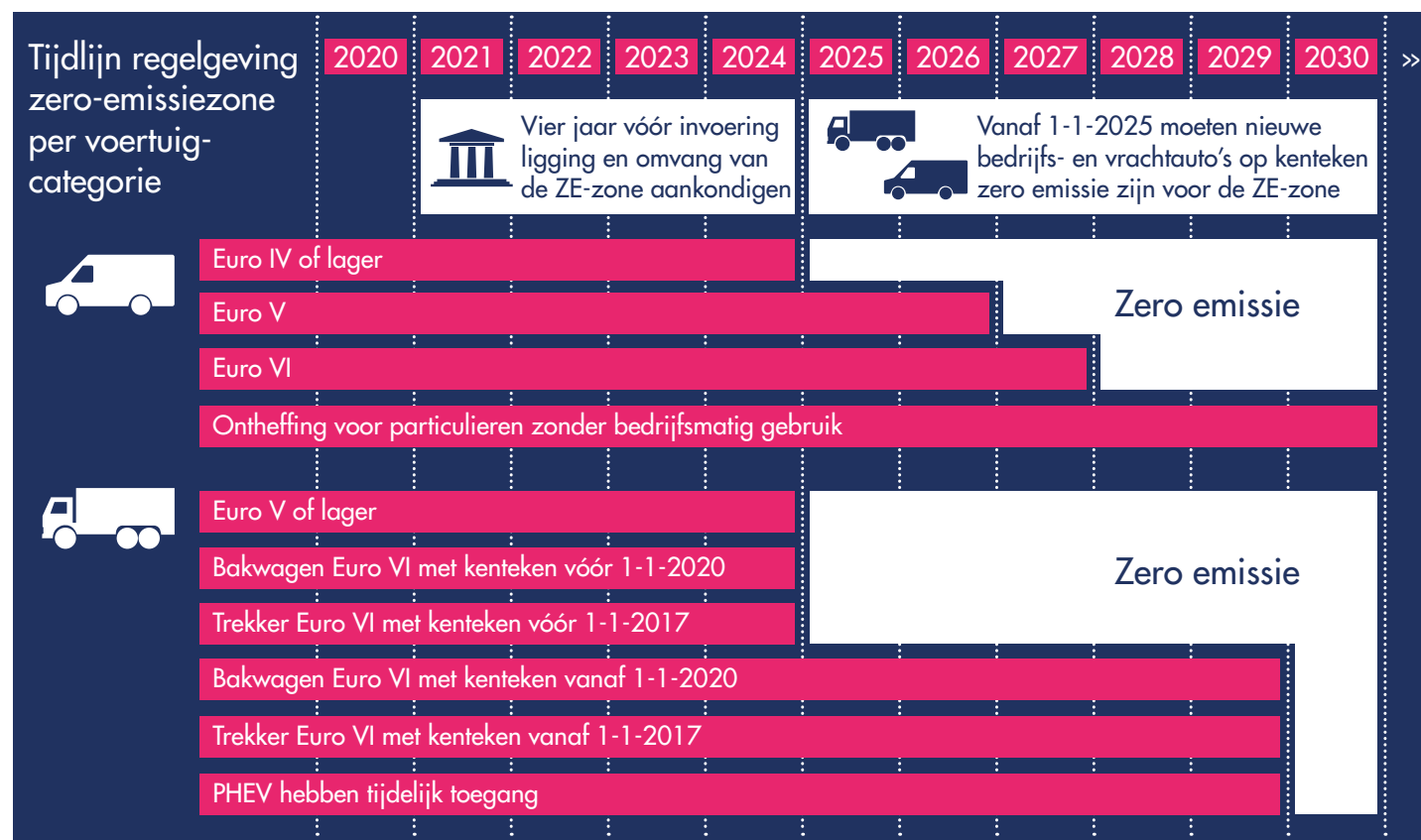
Overgangsregeling

Ondernemers die in een zero-emissiezone moeten zijn en die nog een

bestelbus of vrachtwagen hebben op benzine of diesel, krijgen, vanwege de coronacrisis, langer de tijd om hun wagenpark aan te passen.

Voor bakwagens en trekkers die op 1 januari 2025 niet ouder zijn dan respectievelijk vijf en acht jaar met een EURO VI-motor gold al een overgangsregeling tot 1 januari 2030. Deze regeling blijft ongewijzigd.

Voor bestelauto's was er eerder geen overgangsregeling voorzien. Die komt er nu wel: voor bestelauto's met emissieklasse 5 tot 1 januari 2027 en voor bestelauto's met emissieklasse 6 tot 1 januari 2028.



Subsidies

Het kabinet wil ondernemers tegemoetkomen in de aanschaffkosten, 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
www.rvo.nl

Ontheffingen

Het doel is om een strikt ontheffingenbeleid te hanteren onder het motto: nee, tenzij. Bovendien zijn er vaak uitstootvrije alternatieven voor als bezorging in de middag of avond echt nodig is. Dan kan dat met vrachtfietsen en Lichte Elektrische Vrachtoertuigen (LEVV's). In de avonduren kunnen zero-emissiebestelbusjes soms ontheffing krijgen. De belangrijkste uitgangspunten zijn een duidelijke regeling voor iedereen, maatwerk per logistieke stroom, flexibel als het echt niet anders kan en nagenoeg geen ontheffingen op drukke momenten (tussen 12.00 uur en 18.00 uur) en op drukke plekken.

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

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 en belangrijke rol. Dat gaat bijvoorbeeld om lengte- en aslastbeperkingen, (verplichte) rijroutes, laad- en losplekken.



Nieuw ontheffingenbeleid

In 2021 gaan we het bestaande ontheffingenbeleid grondig herzien. Niet alleen inhoudelijk (wanneer komt u in aanmerking voor een ontheffing), maar ook de manier waarop een vergunning wordt aangevraagd. Kan dat makkelijker, gebruiksvriendelijker en efficiënter? Daarin maken we onderscheid tussen ontheffingen voor het venstertijdengebied (vanaf 2022) en voor de zero-emissiezone (vanaf 2025). De uitwerking doen we in overleg met de klankbordgroep Stedelijke logistiek.

Wie er precies een ontheffing kan aanvragen en in welke gevallen, is nog niet helemaal duidelijk. Wel is er een aantal uitgangspunten. Zo kunnen particulieren met een bestelbus in aanmerking komen voor een ontheffing. Dat geldt ook voor bepaalde categorieën voertuigen waarvoor nog geen goed uitstootvrij alternatief beschikbaar is. Het ligt ook voor de hand om in een aantal situaties ontheffingen te verstrekken zoals bij verhuizingen, calamiteiten en storingen. Ook eigenaars van een invalidevoertuig met een gehandicaptenparkeerkaart op kenteken, komen in aanmerking voor een ontheffing.

Daarnaast kan de gemeente ontheffing verlenen om de aanvrager om financiële redenen meer tijd te gunnen om over te stappen op een zero-emissie vracht- of bestelauto of als er onvoorziene omstandigheden zijn die onevenredige gevolgen hebben voor een bedrijf.

Vooralsnog zijn plug-in hybride (PHEV) vrachtauto's toegestaan in de zero-emissiezone, mits zij binnen de zone aantoonbaar uitstootvrij rijden. Het Rijk doet onderzoek naar de wijze waarop dit gehandhaafd kan worden. Totdat hier duidelijkheid over is, zijn deze voertuigen in ieder geval toegestaan.

In de inspraakperiode zijn interessante suggesties gedaan. Bijvoorbeeld om bewoners ontheffingen te laten aanvragen voor hun leveranciers, aannemers enzovoort. Dit werken we verder uit. Net als een mogelijk avondvenster voor de bevoorrading van supermarkten tussen 18.00 en 20.00 uur.

Parkeren

Een ontheffing voor het laden en lossen van goederen is geen parkeeronthefing. Voor alle motorvoertuigen geldt dat er alleen geparkeerd mag worden op de daarvoor bedoelde plekken: op straat in parkeervakken en overdekt in parkeergarages. Alleen voertuigen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering ter plaatse, zoals betonwagens en hijskranen, kunnen toestemming krijgen om buiten parkeervakken te mogen staan. In 2021 presenteren we een informatiecampagne over de uitbreiding van het venstertijdengebied en regels met betrekking tot bevoorrading en parkeren.

Ontheffingen anders organiseren

Wie op dit moment een ontheffing van de venstertijden wil aanvragen kan dat op verschillende manieren en bij verschillende afdelingen doen. Er is geen eenduidige en centrale registratie. Dat kan zorgen voor willekeur en mogelijk misbruik. In 2021 gaan we onderzoek doen naar hoe we de ontheffingverlening en -registratie op één plek beleggen. Dat geldt voor alle type ontheffingen die de gemeente uitgeeft voor het venstertijdengebied, zoals jaarontheffingen voor distributie, incidentele ontheffingen voor bijvoorbeeld klusbedrijven en ontheffingen voor de marktkooplieden en evenementen.

Wat is nodig voor succesvolle invoering?

De uitbreiding van het venstertijdengebied en de invoering van een zero-emissiezone kunnen niet zonder controle en handhaving. Ook zal het af en toe buiten de venstertijden mogelijk moeten zijn om de binnenstad in te rijden, bijvoorbeeld in geval van calamiteiten of een verhuizing. Ondernemers die al eerder schone voertuigen aanschaffen willen we belonen. Als laatste kunnen de beleidswijzigingen pas succesvol zijn als iedereen weet wat er op stapel staat en wat het voor hem of haar betekent.

In de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek staat dat de handhaving van de zero-emissiezones een gemeentelijke taak is en dat de handhaving uitgevoerd moet worden op basis van kentekens. Wij kiezen ervoor om dit in Groningen met ANPR-camera's te doen. ANPR staat voor: Automatic Number Plate Recognition – Automatische kentekenplaat herkenning. Medio 2021 verwachten we het onderzoeksresultaat over hoe de organisatie van toezicht en handhaving het meest effectief en efficiënt kan en over de inkoop en financiering van de benodigde systemen (al dan niet collectieve inkoop en aanbesteding).

Handhaving door cameratoezicht

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 het venstertijdengebied en latere zero-emissiezone. De ANPR-camera's lezen automatisch alle kentekens. Heb je geen ontheffing? Dan volgt er een boete.

Dat we ANPR-camera's gebruiken is niet nieuw. In 2019/2020 was er in de Brugstraat, de Peperstraat en de Poelestraat een proef met cameratoezicht. De resultaten zijn veelbelovend; de techniek werkt goed en de programmatuur is goed te bedienen. De evaluatie van deze proef vormt de basis voor de verdere inzet van cameratoezicht. Voordat we daadwerkelijk met handhaving kunnen beginnen, moeten we uitzoeken waar de camera's precies komen te staan, hoeveel camera's er nodig zijn, wie het onderhoud en beheer van de camera's en van de data gaat doen. Tot slot moeten de interne werkprocessen van ontheffingverlening en handhaving zijn aangepast.

Effectief, efficiënt en veilig

Effectieve handhaving kan alleen met ANPR-camera, zeker in zo'n groot gebied. Met alleen menskracht is de handhaving van een grote zone niet uitvoerbaar en bovendien te kostbaar. Met de inzet van ANPR-camera's organiseren we de handhaving effectiever, zodat de pakkans van overtredders wordt vergroot en de regels beter worden nageleefd. Dat is belangrijk want we willen een eerlijk speelveld waarin investeringen in zero-emissievoertuigen ook daadwerkelijk voordelen opleveren. Tegelijkertijd zal de inzet van toezichthouders op straat (Boa's), naast de inzet van ANPR-camera's, nodig blijven om te controleren of er ook daadwerkelijk wordt geladen of gelost.

Monitoring

De maatregelen die we nemen gaan we vanzelfsprekend monitoren. We gaan na hoeveel en welke type voertuigen de stad inrijden, hoe lang ze er verblijven en wanneer ze vertrekken. Deze gegevens gebruiken we om de naleving van de maatregelen te evalueren en bij het verlenen van ontheffingen; bijvoorbeeld door ontheffingen te verlenen op rustige momenten.

Goed om te weten: 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 overtredders worden maximaal vijf jaar bewaard.



Voordelen voor koplopers

We zijn ervan overtuigd dat het vergroten van het venstertijdgebied en de invoering van de zero-emissiezone leidt tot een snellere overgang naar schone en veilige stadslogistiek. De maatregelen geven ondernemers duidelijkheid over wat zij de komende jaren kunnen verwachten en hoe ze daar op moeten inspelen. We willen ondernemers stimuleren om duurzaam te investeren in uitstootvrij vervoer en niet te wachten tot het laatste moment. Naast de subsidiemogelijkheden vanuit de overheid willen we daarom voordelen bieden zoals ruimere ontheffingsmogelijkheden buiten de venstertijden.

Koplopers in de praktijk

Enkele voorbeelden van koplopers zijn de samenwerkingsvormen en projecten waarvoor de gemeente budget, kennis en kunde beschikbaar stelt. Ook zien we ondernemers die, zonder ondersteuning van de overheid, al zijn overgestapt op uitstootvrije vervoersmiddelen.

Voorbeelden

In samenwerking met onderwijsinstellingen (Noorderpoort, Hanzehogeschool en Rijksuniversiteit Groningen), Hive.mobility, Logistiek Noord, 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 laad- en loslocaties slim te combineren of 'hubs' te ontwikkelen 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.



PostNL

Steeds meer elektrische
bestelbussen.



DHL

De Street scooters zijn
niet meer weg te denken
uit de binnenstad.



Koopman – transmission

Bezorging met een elektrische
bestelbus.



Gemeente Groningen

Koopt alleen nog voertuigen op elektriciteit of waterstof.



Warenhuisgroningen.nl

Online warenhuis met lokale winkeliers. Bezorging door fietskoeriers.

Warenhuis Groningen

Winkelen begint hier: alle producten van lokale ondernemers in één online warenhuis. Koop lokaal, juist nu!



CWS

Rijdt met elektrische vrachtwagens in de binnenstad.

100% elektrisch in de gemeente Groningen

Sanitaire Hygiene | Schoonloopmatten
Tel. 073 6 338.338 | www.nl.cws.com



StadLogistiek

Duurzame (last-mile) stadsdistributie.



Avitec

Uitstootvrije machines en gereedschappen, duurzame inkoop, groene stroom en een vrachtwagen op HVO-diesel.



Holthausen

Maakt voertuigen op waterstof.

Groningen: Cargo Bike Capital

Groningen is al de nummer 1 fietsstad.

Volgende doel? Cargo Bike Capital!

Dus: minder bestelbussen en meer vrachtfietsen!

Een aantal bedrijven is al goed op weg.



Cycloon

Fietskoeriers op de bekende rode fietsen. Niet meer weg te denken uit de stad.



Dropper

Koppelt verzenders aan (fiets)koeriers.



DHL

De 'Cubicycles' zijn al een aantal jaren een bekend beeld in de straten van Groningen.



Go-Fast

Snel iets bezorgen?
Go-Fast regelt het.



Groningen Bereikbaar

Twee weken proberen of een elektrische bakfiets handig is voor jouw onderneming.



Citye

De Rytle van Citye.



Dolmans Specialistische Reiniging

Rijdt in Groningen met
meerdere elektrische
bakfietsen.



PostNL

Wil in 2025 in binnensteden
alleen nog maar uitstootvrij
pakketten ophalen en
bezorgen. Met kleine
voertuigen zoals vrachtfietsen
omdat die beter in smalle en
drukke straten passen.



Stadswerkplaats

De karakteristieke bakfietsen
van de Stadswerkplaats. Wie
kent ze niet?





Communicatie en informatie

Voor de bevoorrading van winkels en horeca, voor afvalinzameling en voor bouw-, klus, evenementenverkeer verandert er veel. Voor ondernemers betekent het bijvoorbeeld dat zij hun bestellingen 's ochtends in ontvangst moeten nemen. Ook als ze dan nog niet open zijn. Vervoerders moeten de leveringen anders plannen en ervoor zorgen dat zij uitstootvrije bestel- en vrachtauto's kopen. Voor bewoners betekent het dat bijvoorbeeld een wasmachine alleen in de ochtend bezorgd wordt.

Belangenorganisaties, ondernemers en bewoners van de binnenstad zijn betrokken bij het opstellen van deze visie op de toekomst van stadslogistiek in de binnenstad van Groningen. Dat heeft waardevolle inzichten en reacties opgeleverd. Ondanks onze inspanningen met een huis-aan-huis-mailing in de binnenstad, aandacht in de pers, vele bijeenkomsten en gesprekken met belangenorganisaties en hun leden, rekenen we er niet op dat iedere ondernemer al precies op de hoogte is van de plannen. Daarom blijven we ook de komende jaren geregeld bijeenkomsten en gesprekken organiseren. Belangrijke doelgroep blijven ondernemers die niet in de binnenstad gevestigd zijn, maar er wel (af en toe) werken zoals aannemers, schilderbedrijven, glazenwassers. Veel van deze bedrijven zijn in de regio gevestigd en daarom lastiger te bereiken.

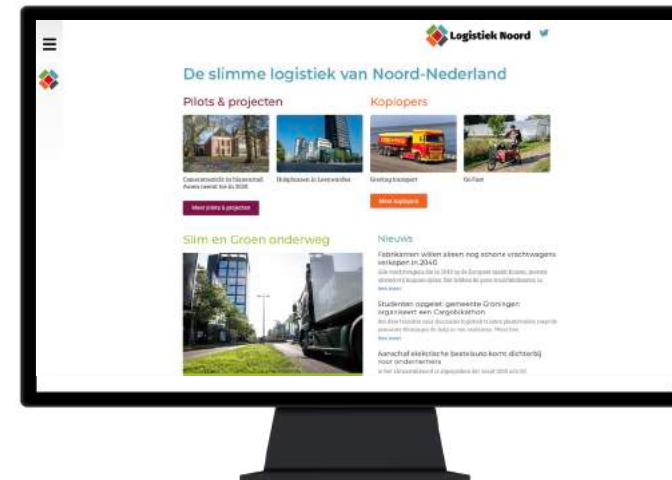
Wat we blijven doen

Klankbordgroep Stedelijke logistiek

We zetten de klankbordgroep Stedelijke logistiek voort.

Informatie delen via logistieknoord.nl

Op de website www.logistieknoord.nl delen we actuele en nuttige informatie over de uitbreiding van het venstertijdengebied, het instellen van de zero-emissiezone en alles wat daarbij komt kijken. De website is een initiatief van de steden Groningen, Assen, Emmen 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.



Wat gaan we nog meer doen

Ontwikkelen campagne over uitbreiding venstertijdengebied, digitale handhaving en regels m.b.t. bevoorraden en parkeren

We willen bewoners, ondernemers en vervoerders goed informeren over de uitbreiding van het venstertijdengebied, digitale handhaving en de regels m.b.t. bevoorraden en parkeren. Dat doen we in het derde en vierde kwartaal van 2021 met een informatiecampagne.

Ontwikkelen campagne over de zero-emissiezone per 2025

We vinden het belangrijk dat iedereen weet dat de zero-emissiezone in 2025 wordt ingevoerd. Iedereen moet vroegtijdig nadenken over welke gevolgen de ZE-zone heeft voor ondernemen en werken in de binnenstad van Groningen. Aan die bewustwording werken we de komende jaren. Daarnaast organiseren we vlak voor het instellen van de zero-emissiezone, in het derde en vierde kwartaal van 2024, een informatiecampagne.

Bewoners binnenstad nauwer betrekken

In de inspraakperiode heeft een aantal bewoners aangegeven nauwer betrokken te willen zijn bij de plannen op het gebied van stadslogistiek. Daar gaan we voor zorgen. Bijvoorbeeld door (een afvaardiging van) bewoners aan te laten sluiten bij de klankbordgroep Stedelijke logistiek, een eigen klankbordgroep te formeren of ambtelijk aan te sluiten bij bestaande overlegorganen van bewoners en gemeente.





Gemeente Groningen geeft het goede voorbeeld

De nieuwe regels voor de zero-emissiezone gelden ook voor de vuilniswagens en andere voertuigen van de gemeente Groningen die in de binnenstad rijden. De gemeente koopt daarom alleen nog voertuigen op elektriciteit of waterstof. Het gemeentelijk wagenpark heeft ondertussen al een aantal wagens op elektriciteit en op waterstof. De komende jaren vervangen we nog eens 128 voertuigen voor een elektrische variant en plaatsen we 74 laadpalen bij gemeentelijke locaties.

Ook willen we het aantal vuilniswagens in de binnenstad verminderen. Hiervoor werken we samen met afvalinzamelaars om het vuilnis in de binnenstad efficiënter in te zamelen. Bijvoorbeeld door de inzameling te bundelen. De gemeente Groningen haalt dan – tegen een vergoeding - bijvoorbeeld ook afval op voor de andere bedrijven. Dat scheelt de bedrijven investeringskosten, de uitstootvrije vuilniswagens van de gemeente worden efficiënter ingezet en er rijden daardoor minder vuilniswagens in de binnenstad.

Van onze leveranciers vragen we om goederen gebundeld en met schone voertuigen te leveren. In de nieuwe inkoopvoorwaarden is bij aanbestedingen de eis opgenomen dat de diensten en goederen gebundeld en zonder CO₂-uitstoot worden geleverd. Zo dragen we allemaal ons steentje bij.

Goed om te weten: De kenmerkende gele steentjes in de binnenstad van Groningen worden vervangen. Dat gebeurt volledig emissievrij en hartstikke schoon. Er is dus geen CO₂-uitstoot bij het gebruik van machines, gereedschap en materieel.



A street scene in a European city, likely Amsterdam, featuring a white van with an orange roof and a black Volkswagen van. A cyclist is riding between them. The background shows historic buildings and a bridge with a red and white striped barrier. A pink banner with white text is overlaid on the left side of the image.

Hoofdstuk 3

Van conceptvisie naar definitieve maatregelen

In maart 2020 is de conceptvisie Ruimte voor zero-emissie Stadslogistiek met de gemeenteraad besproken. Daarna is het participatietraject gestart. De gesprekken met ondernemers, leveranciers en bewoners hebben op een aantal punten voor wijzigingen in deze definitieve visie gezorgd. Ook heeft voortschrijdend inzicht, duidelijkere standpunten vanuit het Rijk over de overgangsregeling naar de zero-emissiezone en een aanvullend verkeersonderzoek door Goudappel Coffeng tot aanpassingen geleid.

In dit hoofdstuk is een overzicht opgenomen van de belangrijkste verschillen tussen de conceptvisie en de definitieve visie. Ook geven we aan hoe we de verschillende belangengroepen hebben betrokken en is een terugblik op participatietraject opgenomen.

1. Begrenzing venstertijdengebied en zero-emissiezone

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 verkeerstellingen gedaan en is een verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit heeft gezorgd voor een aantal aanpassingen van het venstertijdengebied en de zero-emissiezone.



De Westerhaven en omgeving

In de definitieve visie is het venstertijdengebied en de zero-emissiezone uitgebreid met de Sledemenerbuurt, de Sluiskade en de Steenhouwerskade. In de conceptvisie lag bij De Westerhaven de grens op de Aweg en de Museumbrug/Praediniussingel. Uit de nadere analyse bleek dat voor een 'fuik' te zorgen vanwege het eenrichtingsverkeer in 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, Sledemenerstraat, 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 op de verkeersstromen van deze maatregelen. We zien dat vracht- en bestelauto's over de Diepenring rijden, zonder dat ze daar een bestemming hebben. Zij gebruiken deze ring als doorgaande route. Voor de 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.

Toekomstige uitbreiding

Dat dit deel van de Diepenring buiten het venstertijdengebied en de zero-emissiezone blijft, is mogelijk een tijdelijke situatie. Onze ambitie om de leefbaarheid langs de Diepenring te verbeteren blijft ongewijzigd. We onderzoeken in de komende jaren of het venstertijdengebied en de zero-emissiezone kan worden uitgebreid met bijvoorbeeld de Nieuwe Ebbingestraat en omgeving. Op dat moment brengen we ook de gevolgen voor het omliggende wegennet in kaart en kan het wenselijk zijn om dit deel van de Diepenring in zijn geheel of gedeeltelijk toe te voegen aan het venstertijdengebied en/of de zero-emissiezone.



2. Bebordingsplan en juridische aspecten

Om een venstertijdgebied en zero-emissiezone in te stellen moet een verkeersbesluit worden gemaakt waarin we beschrijven wat er juridisch wijzigt. Daaraan gekoppeld wordt een bebordingsplan gemaakt. In dit plan zitten afbeeldingen van de nieuwe bebording en wordt aangegeven op welke plekken de nieuwe verkeersborden komen en of er eventueel 'oude' verkeersborden verdwijnen. Het instellen van de zone wordt van tevoren besproken met de hulpdiensten.

Voordat de gemeente het verkeersbesluit publiceert, vragen we advies aan Regiopolitie Groningen. De politie geeft in haar advies aan of de voorgestelde maatregelen juridisch goed geïmplementeerd zijn en of zij daarop kan handhaven. Als het verkeersbesluit voor het venstertijdgebied en de zero-emissiezone wordt gepubliceerd volgen er zes weken waarin belanghebbenden bezwaar kunnen maken. Publicatie van het verkeersbesluit en het bijbehorende bebordingsplan is gepland in 2021.

3. Instellen laad- en loszones

In de gesprekken met de belangenorganisaties bleek grote behoefte aan enkele logische laad- en losplekken binnen het venstertijdgebied en de zero-emissiezone. Daar gaan we mee aan de slag. In 2021 gaan we onderzoeken wat de beste routes voor logistiek verkeer zijn, wat geschikte plekken zijn voor laden en lossen en op welke plekken we laden en lossen juist onmogelijk willen maken. Dit onderzoek hangt nauw samen met het ontheffingenbeleid.

4. Ontheffingenbeleid

In de conceptvisie stond dat we het ontheffingenbeleid in 2021 verder uitwerken. Dat blijft ongewijzigd. Toch zijn we op een aantal onderdelen in de definitieve visie specifiek. Zo stond er in de conceptvisie nog: "Op rustige momenten en op rustige plekken zullen we flexibeler omgaan met ontheffingen dan op drukke momenten en op drukke plekken". Daar zijn we nu preciezer in: 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.

In de gesprekken met belanghebbenden is gevraagd zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over wie voor een ontheffing in aanmerking komt. Daarvan is nog geen compleet overzicht te geven. In hoofdstuk 2 is een aantal situaties genoemd waarbij een ontheffing kan worden verleend.

5. Overgangsregeling voor vracht- en bestelwagens

In de gesprekken met de belangenorganisaties is gepleit voor een soepelere overgangsregeling voor vrachtwagens en bestelbussen. Onder andere vanwege de invloed van de coronacrisis op de bedrijfsvoering van veel ondernemers. Het Rijk en de brancheorganisaties zoals BOVAG, Evofenedex en Transport en Logistiek Nederland (TLN) zijn overeengekomen dat ondernemers langer de tijd krijgen om hun wagenpark aan te passen. In hoofdstuk 2 is de regeling toegelicht.

6. Subsidieregeling

Bij het opstellen van de conceptvisie was er nog geen duidelijkheid over een eventuele subsidieregeling. Inmiddels heeft het Rijk een subsidieregeling voorbereid waarmee zij ondernemers tegemoet wil komen in de aanschafkosten. Zie hoofdstuk 2.

7. Bewoners binnenstad nauwer betrekken

Tijdens de algemene bijeenkomsten die we in het participatietraject hebben georganiseerd, hebben bewoners de zorg geuit dat hun belangen onvoldoende vertegenwoordigd zijn in de klankbordgroep Stedelijke logistiek. In deze klankbordgroep zitten vertegenwoordigers van belangenorganisaties zoals Groningen City Club, VNO-NCW, TLN, Evofenedex, Koninklijke Horeca Nederland en de Centrale Vereniging voor Ambulante Handel. Tot nu toe werden de belangen van de bewoners vertegenwoordigd door gebiedsmanager binnenstad van de gemeente Groningen.

We hebben toegezegd de bewoners beter bij de planvorming op gebied van stadslogistiek te betrekken. Bijvoorbeeld door (een afvaardiging van) bewoners aan te laten sluiten bij de klankbordgroep Stedelijke logistiek, een eigen klankbordgroep formeren of ambtelijk aansluiten bij bestaande overlegorganen van bewoners en gemeente. Bij het opstellen van het nieuwe ontheffingenbeleid doen we een brede consultatie.

8. Extra campagnes over uitbreiding venstertijdengebied en invoering zero-emissiezone

In de gesprekken met ondernemers, bewoners en belangenorganisaties bleek dat velen onbekend waren met de plannen om het venstertijdengebied uit te breiden en een zero-emissiezone in te voeren. Ook was de regelgeving over omvang, subsidies en overgangsregelingen nog niet definitief uitgewerkt. Werk aan de winkel! Door middel van extra campagnes brengen we de plannen onder de aandacht zodat iedereen voldoende tijd heeft om zich goed voor te bereiden op de nieuwe regels voor stadslogistiek in de binnenstad van Groningen.



Terugblik op participatie- en communicatietraject

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 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 verstreckende 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.

Vanaf 24 augustus tot en met 5 oktober liep de inspraakperiode. 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.

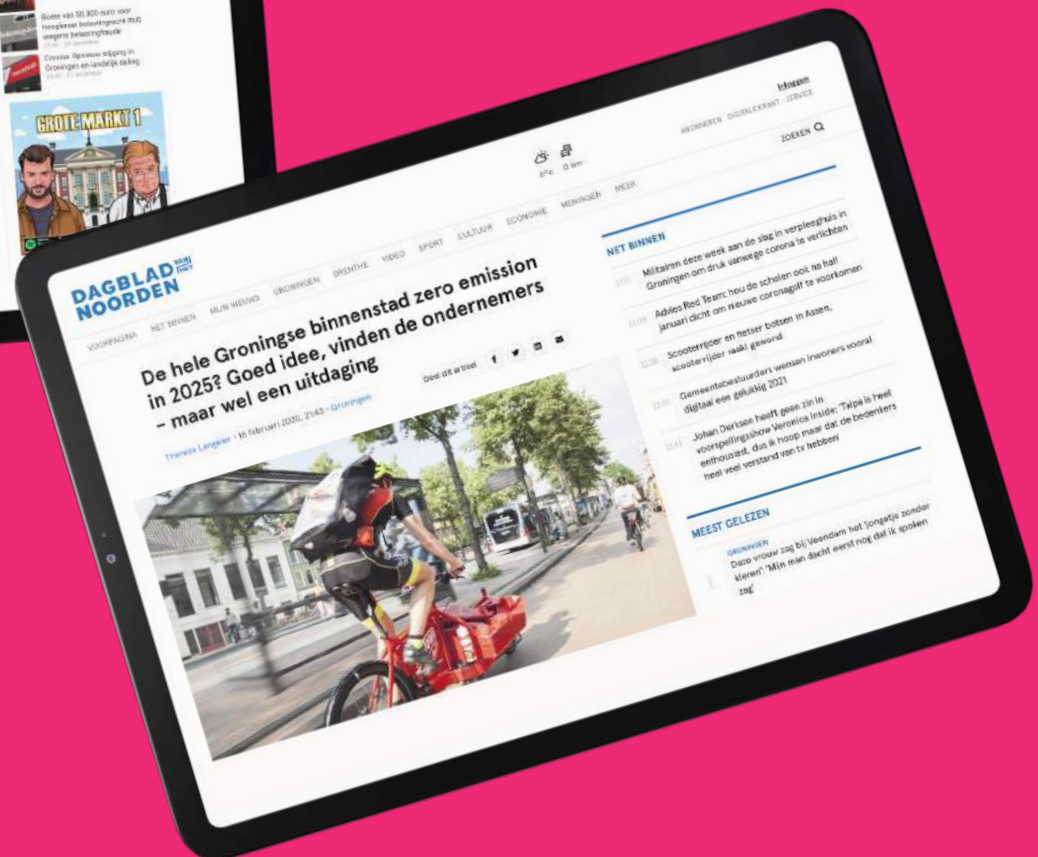
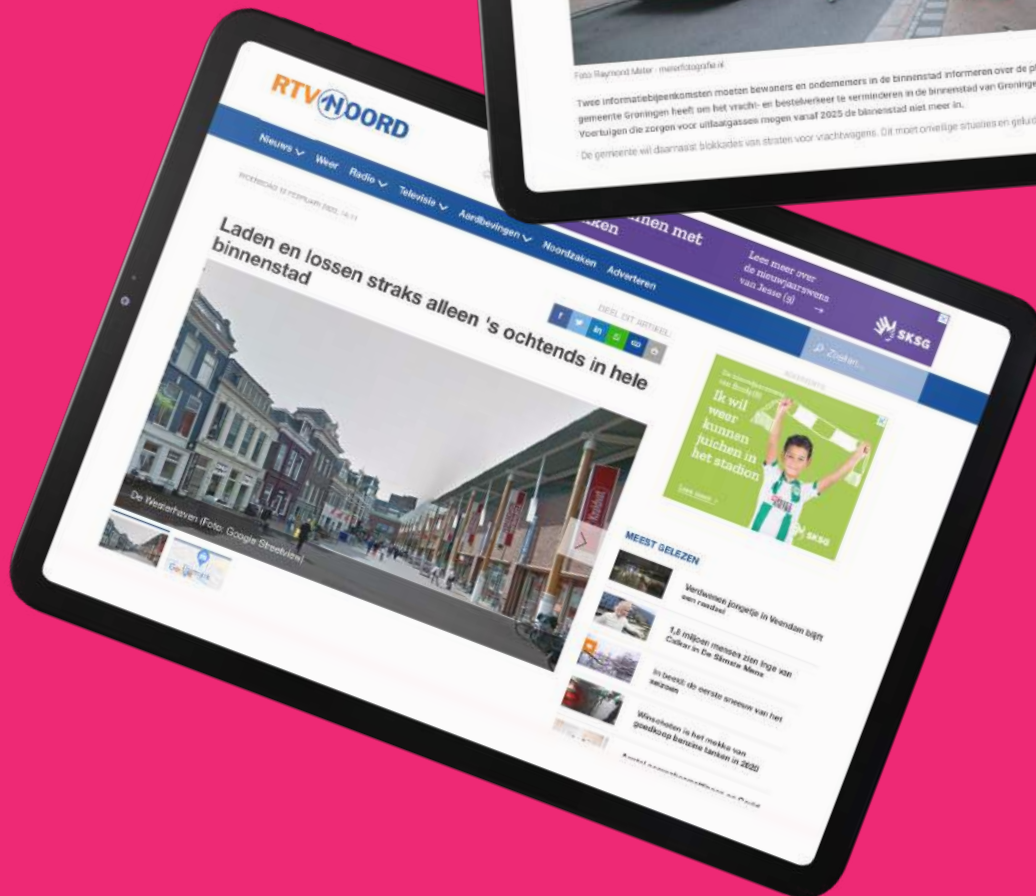
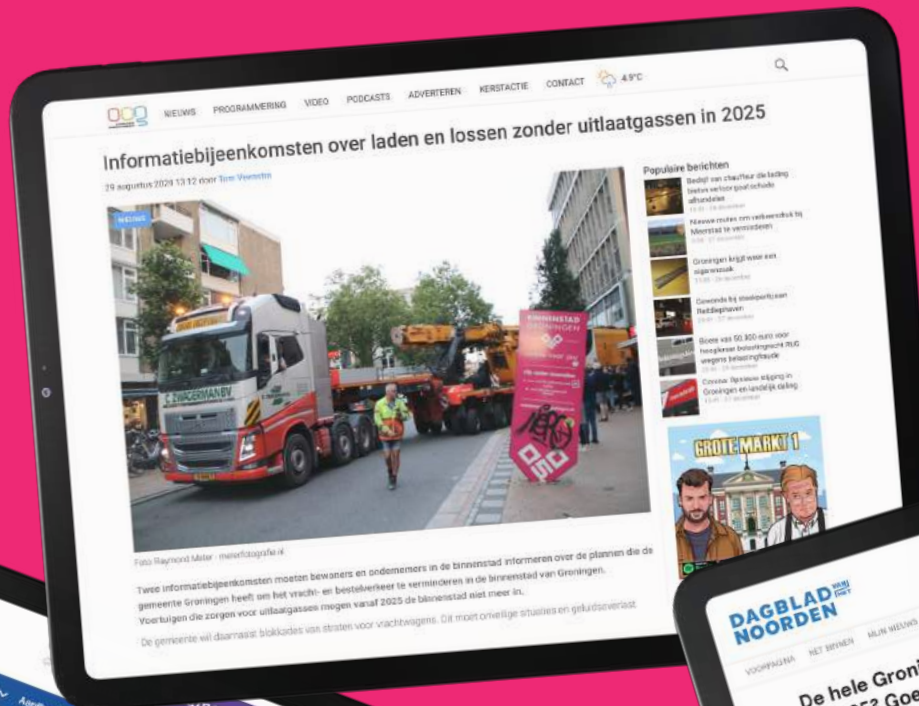
Ondernemers (zoals aannemers, schilderbedrijven, glazenwassers) die in de binnenstad werken, maar in een brede regio rond de stad gevestigd zijn, hebben we proberen te bereiken via een online campagne via LinkedIn. Ook hebben we een videoproductie over de conceptvisie laten maken en deze breed verspreid.

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.

Een uitgebreid overzicht van de bijeenkomsten en inspraakreacties is opgenomen in het inspraakrapport.



Informatiebijeenkomst over de conceptvisie in Forum Groningen.



Hoofdstuk 5

Planning komende jaren

Deze 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. Bijvoorbeeld de uitwerking van het ontheffingenbeleid, installeren en testen van cameratoezicht en de voorbereiding van de uitbreiding van het venstertijdengebied en de zero-emissiezone. In onderstaande tabel zetten we de belangrijkste mijlpalen op een rij.

2021

Uitgangspunten en bebordingsplan entree venstertijdengebied en zero-emissiezone gereed

Keuze ANPR-camera's en handhavingssysteem, handhavingprotocol gereed

Aanbesteding camera's en handhavingssysteem

Interne werkprocessen gemeente t.b.v. uitbreiding venstertijdengebied (ontheffingen, handhaving) aanpassen

Communicatiecampagne uitbreiding venstertijdengebied, digitale handhaving en regels m.b.t. bevoorraden en parkeren

2022

Invoering uitbreiding venstertijdengebied incl. plaatsing camera's

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



TOURIS INFOR

← toegang tribune via trap →

←← toegang tribune via trap →→

B8



cyclooon

POST
FIETS
NOORDERS
SINCE 1998

LONI

cyclooon

PEPPER

cyclooon

toegang tribune via trap >>>

BEREIK
BAAR

gron
vern

