

# CONVENANT DUURZAME STADSLOGISTIEK GRONINGEN

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 voorliggende convenant uitgewerkt.

Het convenant is samen met de Klankbordgroep Stedelijke Logistiek Groningen opgesteld. Het is een actiegericht stappenplan met draagvlak van de klankbordgroep. In dit convenant staan 10 sporen aangegeven waarlangs we onze ambities voor Zero Emissie Stadslogistiek en een aantrekkelijke, leefbare binnenstad willen bereiken.

Doelstelling / ambitie: een leefbare, veilige, bereikbare en aantrekkelijke binnenstad

Subdoelen:

- Meer ruimte voor voetganger en fietser
- Slimmer gebruik van beperkte ruimte
- Reductie van overlast voor en door logistiek verkeer
- Bereikbare en toegankelijk binnenstad voor noodzakelijk bevoorradend verkeer
- Reduceren van logistiek verkeer in de stad tussen 12 uur en 18 uur tot nihil in 2025
- Zero emissie in 2025, en de komende jaren blijvende privileges voor ZE transport (inclusief fiets en cargobikes)
- Profileren als innovatieve stad als het gaat om duurzame stadslogistiek

Ondertekenaars: Gemeente, evofenedex, TLN, GCC, KHN, CVAH, TopDutch Logistics i.s.m. VNO-NCW MKB Noord, RUG, EnergyExpo,

Door convenant te ondertekenen committeren partijen zich aan 10 concrete maatregelen (stappen) om de stedelijke logistiek te optimaliseren en te verduurzamen. Deze maatregelen zijn onderstaand opgesomd.





## 1. REALISEREN VAN UNIFORM LAAD- EN LOSBELEID "AANLOOPSTRATEN" (gebied tussen Zuiderdiep en Noordelijke diepenring)

- > Toelichting: Ontwikkelen van een uniform laad- en losbeleid in de aanloopstraten. Indien er voldoende draagvlak is bij ondernemers (met aandacht voor de horeca) eventueel venstertijden invoeren, met aansluiting op bestaande laad- en losregime in venstertijdengebied. Voorwaarde hiervoor is wel dat er voldoende "logistieke ruimte" blijft bestaan; zowel in (toekomstige) (her) inrichting (straatmeubilair, bebording, etc.) als het gebruik van de openbare ruimte ("spelregels" m.b.t. uitstallingen, plaats van parkeren, fietsparkeren etc).
- > Ambitie: Een zo uniform mogelijk laad- en losregime in de gehele binnenstad (gerealiseerd in 2020) waarbij het verblijfskarakter van de openbare ruimte (stoep én straat) verbetert en voldoende fysieke ruimte voor laden en lossen geborgd is.
- > Actie: Definiëren scope en aanpak; definiëren welke straten wanneer worden geanalyseerd. (2018; door Klankbordgroep). (2018; trekker: Gemeente)
- > Actie: Starten met pilot in Oude Kijk in 't Jatstraat (2018; i.s.m. ondernemers), in volgende jaren (2019, 2020) uit te breiden naar andere straten. (2018 e.v.; trekker: Gemeente)
- > Actie: Starten met pilot "intelligente laad- en losplek" waarbij beschikbaarheid losplek digitaal inzichtelijk wordt gemaakt voor gebruikers en handhavers. Er wordt aangesloten op het project "Slimme laad- en losplekken" van de Topsector Logistiek in Amsterdam. (2018; trekker: EnergyExpo)
- > Actie: Activeren en mobiliseren van (horeca-)ondernemers. (2018; trekker: GCC en KHN)
- > Actie: Communiceren en actief bijdragen aan uniformisering laad- en losbeleid aanloopstraten te beginnen met Oude Kijk in't Jatstraat. (2018, 2019 en 2020; trekkers: GCC, KHN en evofenedex)
- > Actie: Communiceren van geldende regelgeving en bewustzijn vergroten bij ondernemers en vervoerders. (2018; trekkers GCC, KHN, evofenedex, TLN en CVAH)

## 2. SLIMMER EN BETER HANDHAVEN

- > Toelichting: Strikt handhaven van de venstertijden door inzet van nieuwe technologie, in het bijzonder de ANPR (automatic number plate recognition). Naast logistiek verkeer evengoed aandacht voor handhaving van taxi's, personenauto's en fietsen. Naast ANPR kan worden ingezet op handhaving d.m.v. sensoren op plekken waar ANPR een te buitenproportioneel middel is; denk aan laad- en losplekken (handhaving op foutparkeerders). Tenslotte zal er door de boa's op straat strenger worden gehandhaafd.
- > Ambitie: Minimaliseren aantal overtreders (alle voertuigen) in venstertijdengebied buiten venstertijden én minimaliseren foutparkeerders op laad- en losplekken.
- > Actie: Communiceren van geldende regelgeving en bewustzijn vergroten bij ondernemers en vervoerders. (2018; trekkers: GCC, KHN, evofenedex, TLN, CVAH)
- > Actie: Pilot ANPR Poelestraat en Brugstraat. Bij succesvolle pilot, uitbreiden van ANPR handhaving naar meerdere straten in 2019. (start 2<sup>e</sup> helft 2018; trekker Gemeente)
- > Actie: Groningen participeert in de Challenge Slimme Laad- en losplaats" van de Topsector Logistiek; Groningen wordt daarbij aangedragen als mogelijke living lab. (2018; trekker Gemeente)
- > Actie: Communiceren en actief bijdragen in Challenge Slimme Laad- en losplaats. (2018, trekkers: evofenedex, TLN)
- > Actie: Koppelen handhaving aan intelligente ontheffingverlening. (zie punt 3; per direct met pilot; trekker Gemeente)
- > Actie: Resultaten (aantal/aandeel overtredingen voor én na ANPR) monitoren (2018 e.v.; trekker: RUG) en evalueren in klankbordgroep.



### 3. INTELLIGENTE EN STRIKTE ONTHEFFINGVERLENING

- > Toelichting: Ontheffingen beperkt en gericht uitgeven naar doelgroepen, met specificatie van tijdstippen, locatie en eventueel voorgeschreven aan- en afrijdroutes, zodat het aantal voertuigen dat met ontheffing in de stad rijdt sterk afneemt.
- > Ambitie: In het venstertijdengebied is tussen 12u en 18u alleen nog maar zero emissie vervoer (is ook per cargobike!) mogelijk. Ontheffingen tussen 12u en 18u worden geleidelijk afgebouwd naar zo goed als 0 ontheffingen in 2025, waarbij rekening wordt gehouden met ondernemers die aan wettelijke eisen m.b.t. voedselkwaliteit (o.a. versdistributie, HACCP) moeten voldoen, calamiteiten, buitengewone tijdsleveringen of specifieke situaties (hardheidsclausule).
- > Actie: Onderzoeken hoe een gedegen ontheffingenbeleid kan bijdragen aan venstertijden, waarbij ook 0-situatie in kaart wordt gebracht. (2018; trekker: RUG)
- > Actie: Flexibilisering tijdstippen en plaats van ontheffing met behulp van slimme IT-oplossingen. De komende jaren worden ontheffingen slechts voor bepaald tijdvak (bijvoorbeeld 18u-19u) afgegeven en voor bepaalde dagen. De aanvrager kan bepalen wanneer, maar kaders worden vastgesteld door gemeente. Dit op soortgelijke wijze als waarop de bezoekersparkeervergunning in de schilwijken is vormgegeven. Door handhaving met ANPR kan een dergelijke maatwerk ontheffing ook waterdicht gehandhaafd worden. Er is hierbij aandacht voor specifieke doelgroepen, zoals: ambulante handel (uitrijdontheffing; die specifiek kan worden gemaakt naar tijd en aan- en afrijdroute), evenementen in de stad (die specifiek kan worden gemaakt naar tijd en aan- en afrijdroute), eigen voertuigen (waarbij een tijdslot van maximaal aantal uren per jaar denkbaar is wat naar eigen inzicht kan worden ingezet), catering (uitgaande stromen vanuit horecazaken), inbandige evenementen (zoals optredens, grote schermen), calamiteiten (waarbij een ontheffing in principe mogelijk moet zijn) en een hardheidsclausule (voor zeer specifieke gevallen). (2019; trekker: Gemeente)
- > Actie: Gemeente participeert in landelijke Challenge Stadslogistiek "intelligente toegang- en ontheffingsverlening" van de TopSector Logistiek. Groningen wordt daarbij aangedragen als mogelijke living lab. (2018; trekker Gemeente)

### 4. STIMULEREN ZE-TRANSPORT EN CARGOBIKES

- > Toelichting: Stimuleren van de transitie van vervoer per brandstof bestel- en vrachtauto naar zero emissie voertuigen en cargobikes.
- > Ambitie: Vervoer vindt per 2025 in de binnenstad zoveel mogelijk zero emissie plaats; zeker het vervoer met bestelvoertuigen, light electric vehicles en cargobikes.
- > Actie: Pilot Oude Kijk in 't Jatstraat (2018) waarbij zoveel mogelijk goederen met fiets worden bezorgd. Het idee achter deze pilot is om voor bepaalde logistieke stromen de (vracht)auto's te vervangen door cargobikes. Hiermee wordt de leefbaarheid in de straat verhoogd. (2018; trekker: EnergyExpo )
- > Actie: Communiceren, betrekken achterban en actief bijdragen aan het succes van de pilot Oude Kijk in 't Jatstraat, waarbij zoveel mogelijk goederen met cargobikes worden bezorgd. (2018; trekkers: GCC, evofenedex, TLN, KHN)
- > Actie: Communiceren mogelijkheden en stimuleren gebruik cargobikes en ander ZE-transport bij achterban. (2018; trekkers: evofenedex, TLN)
- > Actie: Monitoren van de effecten van meer cargobikes / kleine voertuigen in plaats van grote auto's. (RUG, 2019)
- > Actie: Fuel Cell Cargo Pedelecs (FCCP) for last-mile delivery (2018-2022; Europees project Interreg). Inzet waterstof cargobike. Vanaf zomer 2019 wordt een jaar lang getest met een waterstof (H2) cargobike in de binnenstad van Groningen. FCCP leidt tot aanbevelingen over grootschalige inzet van (H2) cargobikes, gebruik van Microhubs en technische uitwerking van het voertuig en de vulinfra. (2019; trekker: EnergyExpo)



- > Actie: Inbrengen landelijke expertise op het gebied van zero emissie en high efficiency transport. (2018 e.v.; evofenedex, TLN)
- > Actie: Organiseren International Cargo Bike Festival (2019) in samenwerking met de gemeente Groningen.
- > Acties worden bewaakt en besproken in werkgroep zero emissie en fietsvervoer. Aan deze werkgroep doen mee: (o.a. evofenedex, TLN, GCC, individuele bedrijven met cargobikes). (2019; trekker: Gemeente)

## 5. STIMULEREN VAN BUNDELING VOOR PAKKETLEVERINGEN

- > Toelichting: De leveringen van pakketten kan – vanuit de optiek van de stad gezien – efficiënter. Bundeling van leveringen wordt op verschillende manieren gestimuleerd: door hubs (plekken waar overslag mogelijk is), pick up points (plekken waar pakketten kunnen worden afgeleverd en opgehaald door ontvangers).
- > Ambitie: Reduceren (brandstof) voertuigen van pakketdiensten in de stad. Los van ZE-busjes, geen pakketdiensten meer in de stad na 12 uur. De ambitie is om in 2025 geheel geen busjes voor pakketleveringen meer tussen 12 en 18 uur toe te staan.
- > Actie: Pilot Microhub Westerhaven (2018). Doel is om de hoeveelheid verkeer in het gebied te verminderen door het laden en lossen van grote en zware voertuigen plaats te laten vinden aan de rand van het gebied. De ondernemers zijn er vervolgens zelf verantwoordelijk voor om de goederen naar de eigen winkel / zaak te brengen. (2018; trekker: EnergyExpo)
- > Actie: Inventariseren van behoefte onder vervoerders voor het gebruik van flexibele, pop-up depot. Dit is een plek waar een aanhanger of truck lang kan blijven staan en kan dienen als depot van waaruit kleine zendingen de stad in kunnen worden gebracht. Locaties zijn bijvoorbeeld de Ossenmarkt of het Damsterplein). Doel van deze pop-up hubs is om het aantal bewegingen van (brandstof) voertuigen in de binnenstad te verminderen. (2018; trekker: TLN, GCC en Gemeente)
- > Actie: Actief bijdragen aan de bekendheid van de goederenhubs (overslagpunten). Doelstelling van hubs is om minder vervoersbewegingen (van brandstof voertuigen) in de binnenstad te realiseren. Vrachtwagens brengen hun goederen naar de hub, zodat zij niet meer de binnenstad in hoeven. (2018; trekkers: evofenedex, TLN)
- > Actie: Inbrengen landelijke expertise op het gebied van high efficiency transport. (2018 e.v.; evofenedex, TLN)
- > Actie: Participeren van gemeente in Europees project SURFLOGH waarbij de mogelijkheden worden onderzocht hoe een logistieke hub opgezet kan worden. Op 31 oktober en 1 november 2018 vindt in Groningen de openingsconferentie van SURFLOGH plaats tijdens Let's Gro. (2018; trekker: Gemeente)
- > Acties worden bewaakt en besproken in werkgroep Pakketvervoer. Aan deze werkgroep doen ook individuele bedrijven die actief zijn in de pakketleveringen mee. (2018; trekker: TopDutch Logistics i.s.m. VNO-NCW MKB Noord)

## 6. OPTIMALISEREN EN VERDUURZAMEN FOODLOGISTIEK

- > Toelichting: Bundelen van foodtransport (vers- en voedsellogistiek) en het bieden van ZE-alternatief voor leveringen tijdens venstertijden.
- > Ambitie: Reduceren voertuigen van horecaleveringen in de stad. Los van ZE-vervoer, geen leveringen meer in de stad tussen 12 en 18 uur. In 2025 geheel geen busjes voor foodleveringen meer tussen 12 en 18 uur.





- > Actie: Onderzoeken (in straatgerichte aanpak) van animo voor “stop en drop”-locatie waar bij voertuigen met elektrische koeling kan parkeren én laden waardoor de motor kan worden uitgeschakeld (net als op de Neude in Utrecht). (2018, trekker: KHN)
- > Actie: Inbrengen landelijke expertise op het gebied van zero emissie en high efficiency transport. (2018 e.v.; evofenedex, TLN)
- > Actie: Pilot gekoelde cargobike. Peilen van animo onder horecaondernemers om gebruik te willen maken van een gekoelde cargobike voor versleveringen. (2019; trekker: KHN)
- > Actie: Inventariseren van de mogelijkheden voor duurzaam transport van en naar en op de markt en in gesprek gaan met voertuig- en wagenbouwers die gericht zijn op de ambulante handel om de duurzame ontwikkelingen op dit gebied inzichtelijk te krijgen en te communiceren met de achterban. (2018; trekker: CVAH)
- > Actie: Inventariseren van de mogelijkheden van de cargobike voor transport van naar en op de markt. (2018; trekker: CVAH)
- > Acties worden bewaakt en besproken in werkgroep Foodlogistiek. Aan deze werkgroep doen ook individuele bedrijven uit de foodlogistiek mee.

## 7. BUNDELEN EN VERDUURZAMEN FACILITAIRE LOGISTIEK

- > Toelichting: Leveringen van facilitaire producten (kantoorartikelen, schoonmaakartikelen, catering etc) bundelen; eerst gemeente zelf (2018) dan partners via het Inkoopplatform Groningen, zoals de RUG (2019) en andere instellingen met veel facilitaire leveringen.
- > Ambitie: Facilitaire producten van grote instellingen in de stad worden zero emissie en gebundeld aangeleverd.
- > Actie: Opstarten (2018) van een inkoopproject i.s.m. Topsector Logistiek waarbij goederen van gemeente en RuG (focus binnenstadslocaties) gebundeld en duurzaam worden beleverd. (2018; trekker: Gemeente)
- > Acties worden bewaakt en besproken in werkgroep Facilitaire Logistiek. Aan deze werkgroep doen mee: Gemeente, RUG, Topsector Logistiek. In de loop van 2018 en 2019 worden ook andere instellingen uitgenodigd om deel te nemen.

## 8. OPTIMALISEREN BOUWLOGISTIEK

- > Toelichting: Aandacht voor grote en kleine bouwstromen. Betreft het bundelen van grote transportstromen naar grote bouwlocaties in de stad om tot reductie van (zwaar) bouwverkeer in de stad te komen. Daarnaast specifieke aandacht voor het reduceren van overlast door kleinschalige bouw- en herstelwerkzaamheden (geparkeerde busjes) in de binnenstad.
- > Ambitie: Reductie van bouwverkeer in de stad én reductie van overlast van geparkeerde bestelbussen voor bouw- en herstelwerkzaamheden om daarmee leefbaarheid en verblijfskwaliteit in het centrum te verbeteren.
- > Actie: Het standaardiseren van de bouwhub bij grote projecten. Binnen huidige projecten (bv Forum) wordt dit nu al opgepakt. Deze wijze van aanpak kan worden uitgebreid. (2019; trekker: Gemeente)
- > Actie: In kaart brengen welk(e) (soort) bedrijven regelmatig met een ‘klusbus’ in de binnenstad komen en wat hun wensen zijn met betrekking tot logistiek. Dit onderzoek vormt de basis voor mogelijke oplossingen die de kleine aannemerij kunnen verduurzamen en het aantal vervoersbewegingen van deze groep in de binnenstad vermindert. (2019; trekker: RUG)
- > Actie: Pilot klusbike (2018) waarbij klusfiets wordt ingezet. Doel van deze pilot is om een concept te ontwikkelen waarmee het voor bouw- en klusbedrijven aantrekkelijk wordt om te kiezen voor fietslogistiek in plaats van de klusbus. (2018: trekker EnergyExpo)



## 9. OPTIMALISEREN EN VERDUURZAMEN AFVALLOGISTIEK

- > Toelichting: Het optimaliseren van afvallogistiek (bedrijfsafval, variërend van karton/papier, restafval, swill) in de binnenstad door samenwerking met afvalinzamelaars te verbeteren en stimuleren van de inzet van zero emissie voertuigen voor noodzakelijke afvalstromen.
- > Ambitie: Het reduceren van voertuigbewegingen door afvalinzamelvoertuigen; voertuigen die wel worden ingezet zijn bij voorkeur zero emissie.
- > Actie: Het borgen van de aandacht voor afval en retourstromen in de aanpak per straat. Hierbij is er vanuit Groningen aandacht voor de resultaten voor de GreenDealZES-pilot afvalinzameling die loopt in Haarlem. (2019; trekker: GCC)
- > Actie: Verdergaand inzetten op de inzet van zero emissie voertuigen (waterstof) bij de gemeentelijke afvalinzameling. (2018 e.v.; trekker: Gemeente).

## 10. OPTIMALISEREN EN VERDUURZAMEN SUPERMARKTLOGISTIEK

- > Toelichting: Bevoorrading van supermarkten gebeurt al efficiënt. Wel zal per locatie moeten worden gezien hoe overlast en verkeersonveilige situaties kunnen worden geminimaliseerd en laden en lossen zo efficiënt mogelijk kan plaatsvinden. Daarnaast verdient de groeiende thuisbezorging aandacht, door steviger inzet op zero emissie voertuigen.
- > Ambitie: Minimaliseren van de overlast door supermarktbevoorrading op de verblijfskwaliteit en vergroten van inzet zero emissie voertuigen in thuisbezorging.
- > Actie: In kaart brengen en formuleren aanpak voor de supermarktlogistiek (grote voertuigen naar supermarktlocaties) (2018/2019; Klankbordgroep).
- > Actie: In samenspraak met supermarktketens en mogelijke partners verkennen van de mogelijkheden tot verduurzaming van de thuisleveringen (2018, Klankbordgroep).



*Voorts maken ondertekenaars de volgende afspraken over het proces van toekomstige samenwerking:*

### **GOVERNANCE: KLANKBORDGROEP, KOPLOPERSGROEP EN WERKGROEPEN**

- > Klankbordgroep komt minimaal eens per kwartaal bijeen. Deelnemers: Gemeente (vz), evofenedex, TLN, KHN, GCC, CVAH, MKB-Noord, TopDutch, EnergyExpo, RuG.
- > Minimaal tweemaal per jaar een bijeenkomst van koplopers (individuele bedrijven, onder vz. EnergyExpo) waar kennis wordt uitgewisseld en netwerk wordt onderhouden (kruisbestuiving enthousiasme en goede ideeën). Ambitie: 25 koplopers eind 2018, 50 per 2020, 150 in 2025.
- > Werkgroepen, grotendeels gekoppeld aan klankbordgroep: frequentie afhankelijk van project. Werkgroepen zijn: Pakketvervoer, Foodlogistiek, Facilitaire Logistiek, Cargobikes.

De acties in dit convenant worden uitgewerkt in een actieprogramma waarin acties in de tijd worden gezet (start, einde, evaluatie, opschaling), trekkers en betrokkenen worden benoemd en kosten (incl. dekking) worden aangegeven. Ook de relatie met aanverwante programma's en projecten wordt benoemd.

- > De acties in dit convenant worden uitgewerkt in een actieprogramma waarin acties in de tijd worden gezet (start, einde, evaluatie, opschaling), trekkers en betrokkenen worden benoemd en kosten (incl. dekking) worden aangegeven. Ook de relatie met aanverwante programma's en projecten wordt benoemd.

### **MONITOREN EN EVALUEREN**

- > Alle maatregelen worden gemonitord op effecten, waar mogelijk met inzet slimme IT.
- > Eind 2019 zijn alle maatregelen en projecten gemonitord en geëvalueerd.
- > De gemeente en Rijksuniversiteit werken samen om monitoring vorm te geven. De Rijksuniversiteit kan de taken rondom monitoring alleen uitvoeren als daar externe financiering voor beschikbaar gesteld wordt.

### **COMMUNICATIE: HELDER, TRANSPARANT EN EENDUIDIG**

- > Realiseren van een online platform met alle informatie over duurzame logistiek (voorbeelden, partnerinfo, events, ontheffingenportaal etc., zoals bijvoorbeeld slimenschoondestad.nl). Groningen sluit waar kansrijk ook aan bij landelijke loket voor logistieke ontheffingen.
- > Events: Surflogh conferentie (31 oktober en 1 november 2018), Sustainable Urban Mobility Plan conference (juni 2019), International Cargobike Festival (14 tot 16 juni, 2019), jaarlijks: Let's Gro, met aandacht voor logistiek.





# ONDERTEKENAARS CONVENANT



Gerard Kremer (vice)voorzitter  
VNO-NCW Noord, MKB-Noord  
en TopDutch Logistics



M. Bleeker-Steenstra  
Secretaris  
Centrale Vereniging voor de  
Ambulante Handel



E.H. Bos  
Voorzitter Groningen City Club



Irene (I.J.) van der Velde  
voorzitter  
Namens Koninklijke Horeca  
Nederland, Afdeling Groningen



Machiel J.H. van der Kuijl  
Algemeen directeur



Mario Sabel  
Directeur  
Energy Expo | duurzame mobiliteit



A.Th.H. van Dijk  
Voorzitter TLN



Paul de Rook  
Wethouder Verkeer



university of  
 groningen

prof. dr. I.F.A. (Iris F.A.) Vis  
Dean of Industry Relations |  
Hoogleraar

