



Beslisnota voor het college

Datum 23 oktober 2018

Openbaar

Openbaar

Onderwerp Actieplan stadslogistiek
Versienummer 1

Portefeuillehouder W. Dogger
Informant Syb Tjepkema
Afdeling Ruimte en Economie
Telefoon (038) 498 2133
Email S.Tjepkema@zwolle.nl

Financiële gevolgen

Betreft doel 6.3.1 We zorgen voor een toekomstbestendige verkeersinfrastructuur met prioriteit voor schoon vervoer

Begroting wijzigen Nee
Dekking ten laste van NVT

Parafering

Afdelingshoofd
G. Wijffels
Portefeuillehouder

datumparaaf

Raad

- ☒ Informatienota voor de raad
- ☐ Opinienota voor de raad
- ☐ Beslisnota voor de raad
- ☐ n.v.t.

Bijlagen

1. Actieplan stadslogistiek

Ontwerp besluit

Het college besluit:

- 1 In te stemmen met het actieplan stadslogistiek
- 2 In te stemmen met bijgevoegde informatienota aan de raad.

Collegebesluit d.d.:

- ☐ Conform
- ☐ Gewijzigd
- ☐ Aangehouden
- ☐ Teruggenomen

Datum 10 oktober 2018

Toelichting op het voorstel

Inleiding

Veranderingen in de stad zetten grote druk op de bevoorrading van de stad, en op de afvoer van goederen en afval uit de stad. De verwachtingen van klanten zijn toegenomen (overal en altijd alles kunnen krijgen, directe levering aan huis van bestellingen via het Internet), terwijl de overlast van goederenverkeer steeds minder getolereerd wordt (congestie, veiligheid, uitstoot, leefbaarheid). Er is steeds meer strijd om de beschikbare ruimte, hoe die gebruikt wordt en door wie en wanneer. Het is aan de gemeenten om, samen met partners in de stad, te stimuleren dat slimme oplossingen worden bedacht en waar nodig regelgeving en handhaving aan te passen. Deze aanpak noemen we stadslogistiek. Doel van de stadslogistiek is om enerzijds schonere voertuigen in te zetten en anderzijds efficiënter te worden door kleinere voertuigen in te zetten en minder voertuigbewegingen te stimuleren.

De gemeente Zwolle wil aan de slag met het thema stadslogistiek. Eén van de aanleidingen hiervoor is de motie Stadsdistributie (M 25) die op 11 november 2016 door de raad is aangenomen.

In de motie wordt gevraagd om:

- in samenspraak met belanghebbenden en andere relevante (mogelijke) partners na te gaan wat er nodig is, faciliterend, ruimte gevend en ondersteunend, om een pilot stadsdistributie te starten in de binnenstad;
- voor 1 juni 2017 een voorstel aan de raad te presenteren uitgaand van een ambitie om in 2017 dus nog deze collegeperiode, te starten met een experiment;
- hierbij waar nodig ook financieringsmogelijkheden, noodzakelijke aanpassingen in regelgeving en andere relevante randvoorwaarden, nodig om hiervoor een keuze te kunnen maken, aan te geven".

Op basis van deze motie heeft het college van B&W op 12 juni 2017 ingestemd met een startnotitie stadslogistiek en de ondertekening van de Greendeal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES). Er zijn in het kader van de startnotitie middelen beschikbaar gesteld voor het opstellen van een actieplan stadslogistiek en het voorbereiden en uitvoeren van pilots.

De afgelopen tijd is gewerkt aan de twee sporen, namelijk

1. Het opstellen van het actieplan stadslogistiek (denk-spoor)
2. Het voorbereiden van pilots op het gebied van stadslogistiek (doe-spoor)

Bij beide sporen wordt intensief samengewerkt met het Zwolle Fonds, City Centrum, Koninklijke Horeca Nederland, BBZ (Bewonersvereniging Binnenstad), EVOFenedex, Provincie Overijssel en TLN. Ook zijn hierbij bedrijven als Cycloon Fietskoeriers, PostNL, UPS, DHL, Tielbeke, Wehkamp, Sligro, e.d. betrokken.

Het actieplan stadslogistiek is gereed. Hierin staat hoe de ambities en de doelen van de Greendeal ZES (Zero Emissie Stadslogistiek) in Zwolle kunnen gerealiseerd en wat gedaan moet worden om in Zwolle in 2025 volledig schone stadslogistiek te hebben. Het actieplan is in samenspraak met de betrokken partners opgesteld. Hierin wordt ook specifiek ingegaan op de rol die de gemeente kan spelen om slimme en schone stadslogistiek in Zwolle mogelijk te maken.

Centraal in het actieplan staat het instellen van een zo genaamd "ZES"-loket/stadslogistiek makelaar door de gemeente. Dit loket vormt 1 centraal aanspreekpunt binnen de gemeente zowel voor ondernemers, inwoners en initiatiefnemers als intern. Daarnaast begeleidt de logistiek makelaar de pilots vanuit de gemeente en is deze ook ambassadeur en aanjager voor schone stadslogistiek. In het actieplan wordt verder beschreven wat de gemeente doet om ervoor te zorgen dat schone stadslogistiek wordt gestimuleerd. Het gaat hierbij zowel om het aanpassen van de laad- en lostijden (venstertijden), handhaving, stimuleren als informeren.

Datum 10 oktober 2018

Ook wordt de uitvoering van de volgende pilots in het actieplan beschreven.

- *“Electrische vrachtfietsen stimuleren”*
Ondernemers uit de (binnen)stad krijgen informatie over elektrische vrachtfietsen en kunnen deze met korting aanschaffen.
- *“Stop en drop” plaatsen in de Binnenstad:*
het realiseren van een beperkt aantal laad- en losplaatsen met stroomvoorziening voor beleving van gekoelde producten (o.a. bier, groente, vlees, e.d.) van horeca-zaken in de Binnenstad
- *“Multifunctionele city-hubs”*
Het realiseren van een aantal afleverpunten aan de rand van de Binnenstad voor bewoners en bedrijven waar onder andere pakketten kunnen worden afgehaald, bakfietsen kunnen worden gehuurd, overslag van pakketten in schone voertuigen en dergelijke.
- *“Overslagpunt aan de stadsrand”*
Realisatie van een centraal overslagpunt waar grotere ladingen van vrachtauto's worden overgeslagen en vervolgens gebundeld worden afgeleverd met kleine en schone elektrische voertuigen en/of (bak)fietsen.

Beoogd effect

Zwolle wil in 2025 de stadslogistiek volledig schoon (Zero Emissie) hebben en hiermee een concrete bijdrage leveren aan de ambities van de strategische visie “Binnenstad bruist”. Stadslogistiek is geen doel op zich. Het dient een positief effect te hebben op economie, milieu, veiligheid, leef kwaliteit en bereikbaarheid van de binnenstad. Door in te stemmen met het actieplan stadslogistiek wordt de ambitie op het gebied van stadslogistiek de komende tijd concreet gemaakt.

Hierin wordt aangegeven wat nodig is om, samen met de betrokken organisaties en bedrijven, de ambities en doelen bereikt kunnen worden. Kern hiervan is dat initiatieven vanuit de markt gestimuleerd en waar mogelijk ondersteund worden en dat de markt aangeeft wat men van de gemeente verwacht. Ook zal de gemeente waar nodig haar beleid aanpassen, handhaving plegen en actief informeren. De gemeente zorgt hierbij voor een duidelijk aanspreekpunt in de vorm van een ZES-loket/stadslogistiek makelaar en een intensief overleg met de betrokken organisaties en bedrijven..

Argumenten

1. *Schone stadslogistiek past in het beleid van de gemeente Zwolle*

De gemeente geeft zowel in haar mobiliteitsvisie als de strategische agenda Binnenstad aan dat het de logistieke bewegingen en uitstoot in de stad wil verminderen. Ook wordt in het lopende project “Slim en Duurzaam” (voorheen Beter Benutten Zwolle Kampen), samen met de Provincie Overijssel actief ingezet op het verminderen van het aantal vrachtauto's in de spits en schone stadslogistiek.

2. *Schone stadslogistiek draagt bij aan de klimaatdoelen en de leefbaarheid van de gemeente.*

Verkeer draagt voor meer dan 25% bij aan de uitstoot van CO2 en andere schadelijke stoffen. Door de groeiende economie groeit met name de laatste jaren ook het aantal verplaatsingen met vrachtauto's en bestelbusjes in de (binnen)stad van Zwolle met alle negatieve gevolgen van dien. Door actief in te zetten op schone stadslogistiek wordt de uitstoot van CO2 en schadelijke stoffen verminderd en worden ook

Datum 10 oktober 2018

3. *Organisaties en bedrijven in de stad vragen om gemeentelijk beleid op het gebied van stadslogistiek*

Uit gesprekken met organisaties en bedrijven blijkt dat er draagvlak is voor stadslogistiek. Ook worden er initiatieven ontplooid. Er is behoefte aan een stimulerende rol van de overheid, waar mogelijk experimenteerruimte en waar nodig regulering.

4. *Een actieplan stadslogistiek biedt een goede basis voor alle partijen om de gestelde doelen te halen*

In het kader van het actieplan stadsdistributie wordt een gerichte analyse van de trends en ontwikkelingen, logistieke bewegingen en marktinitiatieven uitgevoerd. Op basis daarvan wordt de rol en taakverdeling tussen markt en overheid vastgesteld en worden mogelijke maatregelen, zoals financiering, regelgeving en andere randvoorwaarden benoemd.

Risico's

1. *Er zijn nog weinig succesvolle stadslogistiek projecten in Nederland.*

Uit de gesprekken met stake holders blijkt dat er voldoende draagvlak is om in Zwolle tot een actieplan te komen waarmee door bedrijven en gemeente samen tot pilots en effectief beleid op het gebied van stadslogistiek kan worden gekomen. De gemeente zal bij het opstellen van de het actieplan stadslogistiek en uitvoeren van pilot(s) actief ondersteund worden door een ervaren logistieke makelaar van het project Beter Benutten Zwolle-Kampen.

Financiën

De benodigde middelen voor de uitvoering van de eerste fase (tot medio 2019) van het actieplan zijn gedekt vanuit de begroting 2018 en een bijdrage van de Provincie Overijssel en het Ministerie van I&W in het kader van het programma "Slim en Duurzaam 2018/2019". Voor de uitvoering van het actieplan daarna zullen in het kader van het vervolgprogramma "Slim en Duurzaam Regio Zwolle 2019-2021" middelen worden aangevraagd voor een meerjaren uitvoeringsprogramma.

Communicatie

Op 29 november zal door de gemeente Zwolle en Provincie Overijssel, samen met de betrokken organisaties en bedrijven een studiemiddag over stadslogistiek worden gehouden. Daarna zal actief over stadslogistiek gecommuniceerd worden vanuit het "ZES-loket".

Vervolg

Samen met de Provincie Overijssel, de Regio Zwolle en de betrokken organisaties zal door de gemeente Zwolle een meerjaren uitvoeringsprogramma stadslogistiek worden opgesteld.

Openbaarheid

Het voorstel is openbaar

op weg naar emissievrije **STADSLOGISTIEK ZWOLLE**

Schoner, Minder, Slimmer 2025



september 2018

Start pilots Zwolle



Vrachtfietsactie



Stop&drop



Cityhub



Overslagpunt

februari 2018

Informatienota Raad/
Startdocument Mobiliteitsagenda -
Op weg naar 2030

19 juni 2017

Zwolle tekent samen met
Enschede, Deventer en
Provincie Overijssel:
Green Deal Zero Emission
Stadslogistiek.

12 juni 2017

College stemt in met:
Startnotitie Stadslogistiek

18 april 2017

Strategische Agenda:
Zwolle Bruist 2017-2022

11 november 2016

Raad stemt in met motie Stadslogistiek

Zwolle



denken & doen

Actieplan stedelijke logistiek

September 2018

Colofon

Auteurs

Ilse Bink (&Morgen)

Joeri Jongeneel (&Morgen)

Ard Hunnensen (Gemeente Zwolle)

&Morgen

Mariaplaats 4b
3511 LH Utrecht

+31 (0)30 215 50 80

info@enmorgen.nl

www.enmorgen.nl



Inhoudsopgave

1. INLEIDING.....	4
1.1 Aanleiding.....	4
1.2 Doelstelling.....	5
1.3 Raakvlakken beleid.....	5
1.4 Projecten en maatregelen.....	7
1.5 Proceshuis.....	7
1.6 Methode.....	7
2. HUIDIGE STADSLOGISTIEK.....	8
2.1 Gemeentelijke regelgeving.....	8
2.2 Beperkingen laden en lossen.....	9
2.3 Omvang huidige logistiek.....	11
3. ACTIEPLAN: BELEID EN PILOTS.....	13
3.1 Rol van de gemeente.....	13
3.2 Thema's.....	14
3.3 Goed geregeld.....	16
3.3.1 Aanpassing van de venstertijden en mogelijkheid instelling milieuzone.....	16
3.3.2 Randvoorwaarden m.b.t. slim en schoon vervoer.....	18
3.3.2 Handhaving.....	19
3.3.4 Stakeholders.....	20
3.3.5 Aanpak beleidsaanpassing.....	20
3.4 Goed gedrag.....	21
3.4.1 ZES loket.....	21
3.4.2 Communicatieplan.....	21
3.4.3 Voorbeeldfunctie gemeente Zwolle.....	22
3.4.4 Aanpak goed gedrag.....	22
3.5 Slimme logistiek en schone techniek.....	23
3.5.1 Pilot: Stop&Drop.....	23
3.5.2 Pilot: Cityhub.....	24
3.5.3 Pilot: Overslagpunt.....	24
3.5.4 Project: vrachtfietsstimulering.....	25
3.5.5 Aanpak slimme logistiek en schone techniek.....	26
3.6 Onderzoek en monitoring.....	27

3.7 Kosten en financiering.....	28
3.8 Samen denken en doen.....	28
4. BIBLIOGRAFIE.....	30
BIJLAGE 1: SELECTIEF TOEGANGSSYSTEEM EN VENSTERTIJDEN	31
BIJLAGE 2: REACTIES CONCEPT ACTIEPLAN APRIL 2018.....	34

1. Inleiding

Stadslogistiek is zoals in iedere stad ook in Zwolle een 'gegeven': winkels, horeca, bedrijven en ook steeds vaker particulieren moeten immers beleverd worden. De vervoersbewegingen van bestel- en vrachtauto's hebben een negatieve impact op bereikbaarheid, veiligheid, luchtkwaliteit en de algehele beleving van de (binnen)stad. In de Mobiliteitsvisie, de Strategische Agenda Binnenstad en het Beter Benutten-programma staat benoemd dat deze negatieve impact door stadslogistiek verminderd moet worden.

De gemeente staat daarin niet alleen, ook bij ondernemers, verenigingen, bewoners (van de binnenstad) en logistieke partijen bestaat de wil om de stadslogistiek slimmer en schoner te maken. Daarbij is nadrukkelijk aangegeven dat alle partijen 'hun steentje' moeten, en zullen, bijdragen. Gezamenlijk moet dus actie ondernomen worden in de vorm van pilots bestaande uit een combinatie van maatregelen, fysieke aanpassingen, nieuwe logistieke concepten, (investerings in) schonere voertuigen, etc. De rollen, concrete inspanningen en beoogde effecten van de pilots worden benoemd en toegeschreven. Dit, aangevuld met een beschrijving van de huidige 'logistieke situatie', vormt het Actieplan Stadslogistiek.

1.1 Aanleiding

Er zijn een aantal redenen waarom Gemeente Zwolle wil dat de huidige manier van het bevoorraden van de stad en afvoeren van goederen en afval uit de stad wijzigt.

Dit heeft ten eerste te maken met maatschappelijke trends. Verwachtingen van klanten zijn toegenomen (alles overal en altijd kunnen krijgen en directe levering aan huis van bestellingen via internet) terwijl de overlast van het goederenverkeer minder getolereerd wordt (congestie, veiligheid, uitstoot, leefbaarheid). Daarbij is er steeds meer strijd om de beschikbare ruimte, hoe die gebruikt wordt, door wie en wanneer.

Ten tweede past stadslogistiek in het beleid van de gemeente Zwolle. Gemeente Zwolle heeft de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekend. Daarmee is bekrachtigd om met 'living labs' tot effectieve maatregelen te komen voor slimme en schone stadslogistiek met als ambitie emissievrije logistiek in de binnenstad in 2025.

Ten derde vragen verschillende partijen in de stad om gemeentelijk beleid op het gebied van stadslogistiek. Er zijn gesprekken gevoerd met stakeholders uit het bedrijfsleven en hieruit blijkt dat er draagvlak is voor

stadslogistiek. De stakeholders geven aan dat er behoefte is aan een stimulerende rol van de overheid, experimenteerruimte en waar nodig regulering.

Ten vierde biedt een actieplan stadslogistiek een goede basis voor alle partijen om de gestelde doelen te behalen. Op basis van een gerichte analyse van trends en ontwikkelingen, logistieke bewegingen en marktinitiatieven kan de rol en taakverdeling tussen de markt en overheid worden vastgesteld. En kunnen de mogelijke maatregelen, regelgeving en andere randvoorwaarden worden benoemd.

Ten vijfde is in het raadsbesluit van november 2016 opgeroepen tot actie in de vorm van een pilot(s).

Tot slot wil gemeente Zwolle schone en efficiënte stadslogistiek inzetten om de beste binnenstad van Noordoost Nederland te worden.

1.2 Doelstelling

T.a.v. stadslogistiek staat in de strategische agenda Binnenstad het volgende vermeld:

“De gemeente wil verder onderzoek doen naar de mogelijkheden van stadsdistributie. Door middel van een experiment kan worden gezien welke potentie dit concept heeft voor de Zwolse binnenstad. Het beter reguleren van het vrachtverkeer kan wezenlijk bijdragen aan de leefbaarheid van de binnenstad, zeker als met de komst van Zara, Primark en Hudsons Bay de goederenstromen verder zullen toenemen. Concreet kan stadsdistributie de vorm krijgen door goederenstromen te bundelen en vanaf overslagpunten verder te distribueren, bijvoorbeeld ook via elektrische wagens of fietstransporteurs. In de binnenstadvisie 2030 is als doel gesteld om het aantal logistieke bewegingen fors terug te dringen. Uitgaande van een toenemende etalagefunctie van winkels in combinatie met directe aan huis-leveringen. Stadsdistributie kan hieraan bijdragen.”

Stadslogistiek kent hiermee 2 hoofddoelen:

- Schoner: schonere voertuigen, betere milieuprestatie (bijv. elektrische voertuigen, vrachtfietsen). Op dit gebied streeft Zwolle naar zero-emissie goederenvervoer in de binnenstad in 2025.
- Minder: minder voertuigbewegingen, hogere efficiency (bijv. bundeling, optimalisatie locatie/beheer van laad-/losplekken). Op dit gebied streeft Zwolle naar de top 3 van Nederland.

1.3 Raakvlakken beleid

Stadslogistiek of stadsdistributie wordt in verschillende actuele beleidsstukken genoemd:

Beleidsstuk	Korte omschrijving
Coalitieakkoord (2018)	Als het gaat om stadsdistributie stimuleren we innovatieve en duurzame oplossingen. Met als doel emissie loze stadsdistributie.
Agenda Duurzaamheid (mei 2016)	Als onderwerp staat hierin: 'vernieuwende vormen van stadsdistributie'
Motie Stadsdistributie (ingediend in november 2016)	Hierin staat de actie om samen met relevante partijen een pilot voor stadsdistributie te starten in de binnenstad van Zwolle met belanghebbenden en andere (mogelijk) relevante partners. Om samen met deze partijen na te gaan wat nodig is om een pilot stadsdistributie te starten in de binnenstad van Zwolle. En hierbij aan te geven hoe de rol van de gemeente er uit ziet (vb. op faciliterend, ruimtegevend en ondersteunend niveau) de financieringsmogelijkheden, noodzakelijke aanpassingen in regelgeving en andere relevante randvoorwaarden die nodig zijn.
Strategische Agenda 'Zwolle bruist' (18 april 2017 door de Raad vastgesteld)	In de agenda is de ambitie uitgesproken dat de leefbaarheid van de binnenstad verbeterd moet worden, door de binnenstad gericht autoluw te maken en te investeren in het bereikbaar en toegankelijk houden van de binnenstad. En is als doel gesteld om een experiment uit te voeren om het aantal logistieke bewegingen in de binnenstad te verminderen.

Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (19 juni 2017)	Provincie Overijssel heeft samen met de gemeenten Enschede, Deventer en Zwolle de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekend (net als andere gemeenten, zoals Utrecht, Nijmegen, Delft en Groningen en bedrijven en organisaties). Doel is om op landelijke schaal te komen tot emissievrije stadslogistiek in 2025. Om hier te komen worden regionale of lokale 'living labs' uitgevoerd tot 2020. En moeten deze 'living labs' worden opgeschaald na 2020. Er wordt hierbij ingezet op schoon vervoer en de vermindering van het aantal voertuigbewegingen.
Startnotitie stadsdistributie	De Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek is de aanleiding geweest voor het schrijven van een startnotitie voor stadsdistributie die samen met betrokken stakeholders is opgesteld. Tijdens werksessies met betrokken stakeholders voor de startnotitie zijn diverse ideeën om stadsdistributie in de binnenstad van Zwolle slimmer en schoner te maken ontstaan en gedeeld.
Beter Benutten Zwolle Kampen	In dit project wordt actief ingezet op het verminderen van het aantal vrachtauto's in de spits.

1.4 Projecten en maatregelen

Naast het 'denken' (in doelen, ambities, beleid) is het 'doen' (in projecten, pilots, maatregelen) even belangrijk. In 2017 is een project opgestart en zijn samen met stakeholders drie pilots benoemd:

Project: Vrachtfietsstimulering

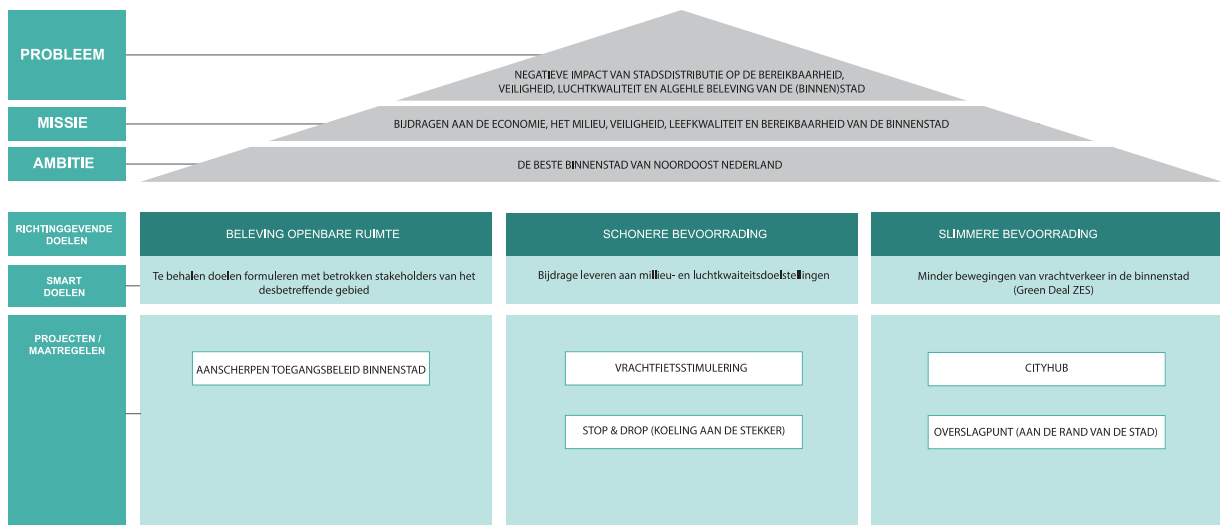
Pilots: Overslagpunt, Cityhub en Stop & Drop

Een toelichting op dit project en deze pilots te terug te vinden in hoofdstuk 3.

1.5 Proceshuis

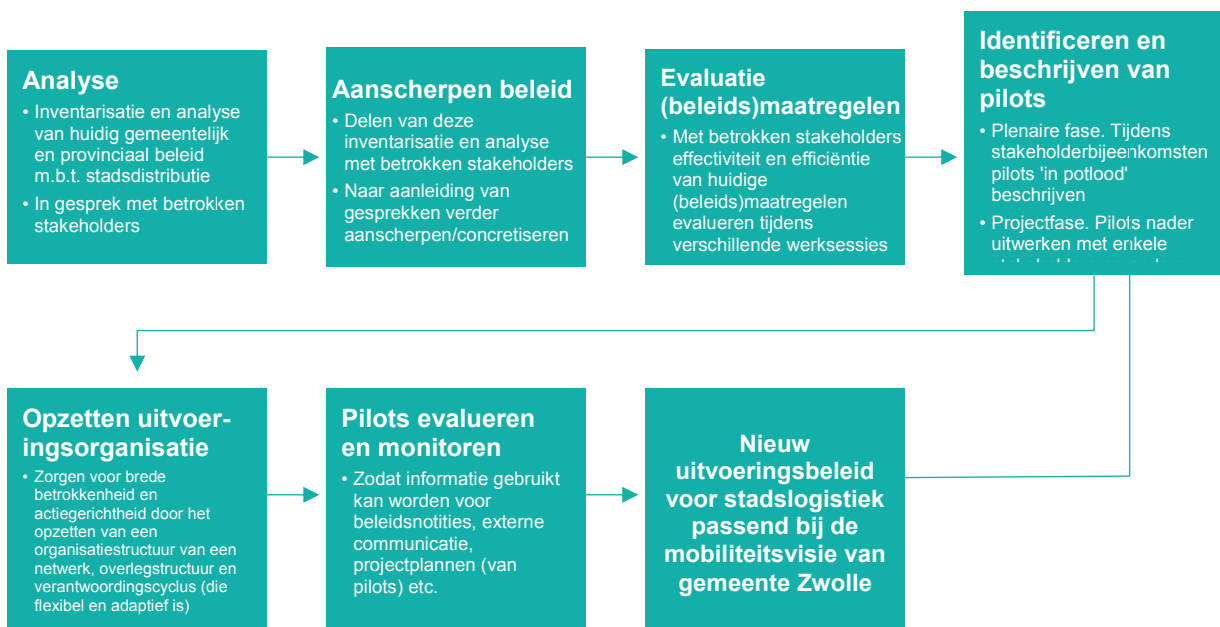
Probleemstelling, doelen en aanpak staan hieronder schematisch aangegeven in het 'proceshuis'

SLIMME EN SCHONE BEVOORRADING IN ZWOLLE



1.6 Methode

Het figuur hieronder beschrijft de methode die gebruikt wordt voor de totstandkoming van het actieplan en de uitvoering van de eerste stappen hiervan. Dit actieplan richt zich in eerste instantie op de binnenstad, maar is in de toekomst uit te breiden naar het 'nieuwe centrum' (binnenstad en schil).



2. Huidige stadslogistiek

Er wonen ongeveer 3.600 inwoners in de historische binnenstad van Zwolle. De binnenstad van Zwolle wordt omringd met water. Acht bruggen verbinden de binnenstad met de rest van Zwolle. Dit actieplan richt zich in eerste instantie op maatregelen die effect hebben op de bevoorrading van de binnenstad van Zwolle. In de toekomst zullen ook actieplannen voor andere gebieden, woonwijken en werklocaties worden gemaakt. Dit op basis van de gebiedsindeling van Beter Benutten (Hessepoort, A28 zone (Deltion), Voorstepoort, Hanzeland en Oosterenk).

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie met betrekking tot stadslogistiek in de binnenstad beschreven met een kleine blik op de omliggende omgeving. Dit, omdat de binnenstad schil de komende jaren steeds meer transformeert naar woon en verblijfsgebied en de gemeente Zwolle in het kader van de omgevingsvisie over het centrumgebied praat (Spoorzone, binnenstad en binnenstad schil).

2.1 Gemeentelijke regelgeving

In onderstaande tabel is in een overzicht opgenomen op welke wijze de gemeente Zwolle bevoorrading en vrachtverkeer in de stad reguleert.

Gemeentelijk beleid ten aanzien van logistiek en vrachtverkeer	
<i>Bereikbaarheidsplan Binnenstad (2006)</i>	Grotere beleidskader voor verkeersbesluiten, het inregelen van het pollersysteem en andere maatregelen in de binnenstad. In het Bereikbaarheidsplan zijn o.a. vastgelegd: • Uitbreiding van het voetgangersgebied met Grote Markt, Melkmarkt en Rodetorenplein • Knip van de doorgaande route via de Buitenkant en de Jufferenwal • Bevoorradingsroutes door de binnenstad
<i>APV</i>	In de APV is het parkeren van grote voertuigen binnen de bebouwde kom gereguleerd ('s nachts en in het weekend verboden)
<i>Verordening Selectieve Toelating</i>	Deze verordening regelt wie er onder welke voorwaarden met een voertuig in het voetgangersgebied mag komen. Met deze verordening wordt o.a. geregeld dat verse/bederfelijke waren ook buiten de venstertijden kunnen worden aangeleverd.
<i>Parkeerverordening</i>	Tijdelijke parkeervergunning voor aannemers, service en onderhoud bedrijven etc.
<i>Verkeersbesluiten, bebording etc.</i>	• Aanwijzing als voetgangersgebied van een aantal straten en pleinen in de binnenstad, uitgezonderd bevoorradend verkeer binnen venstertijden • Lengte beperking voor voertuigen in de Diezerstraat en het Broerenkerkplein en omgeving • Eénrichting verkeer in o.a. de Nieuwstraat en de Sassenstraat • Aanduiding van laad en los plekken
<i>Parkeerbeleid</i>	• Betaald parkeren in o.a. de binnenstad, Dieze en Assendorp • Geen speciale voorziening voor bevoorraden

Autoluw

In verband met de leefbaarheid in de binnenstad wordt gebruikgemaakt van pollers die de binnenstad autoluw maken door middel van het afsluiten voor autoverkeer. Aan hulpdiensten, bussen, taxi's en anderen kan ontheffing worden verleend.

Er is een proef met een camerasysteem in de Kerkstraat. Alle informatie over pollers, selectieve toelating, vergunningen, toegangspassen, transponders en de proef aan de Kerkstraat staat beschreven in bijlage 1.

Zie bijlage 1: Selectief toegangssysteem en venstertijden

2.2 Beperkingen laden en lossen

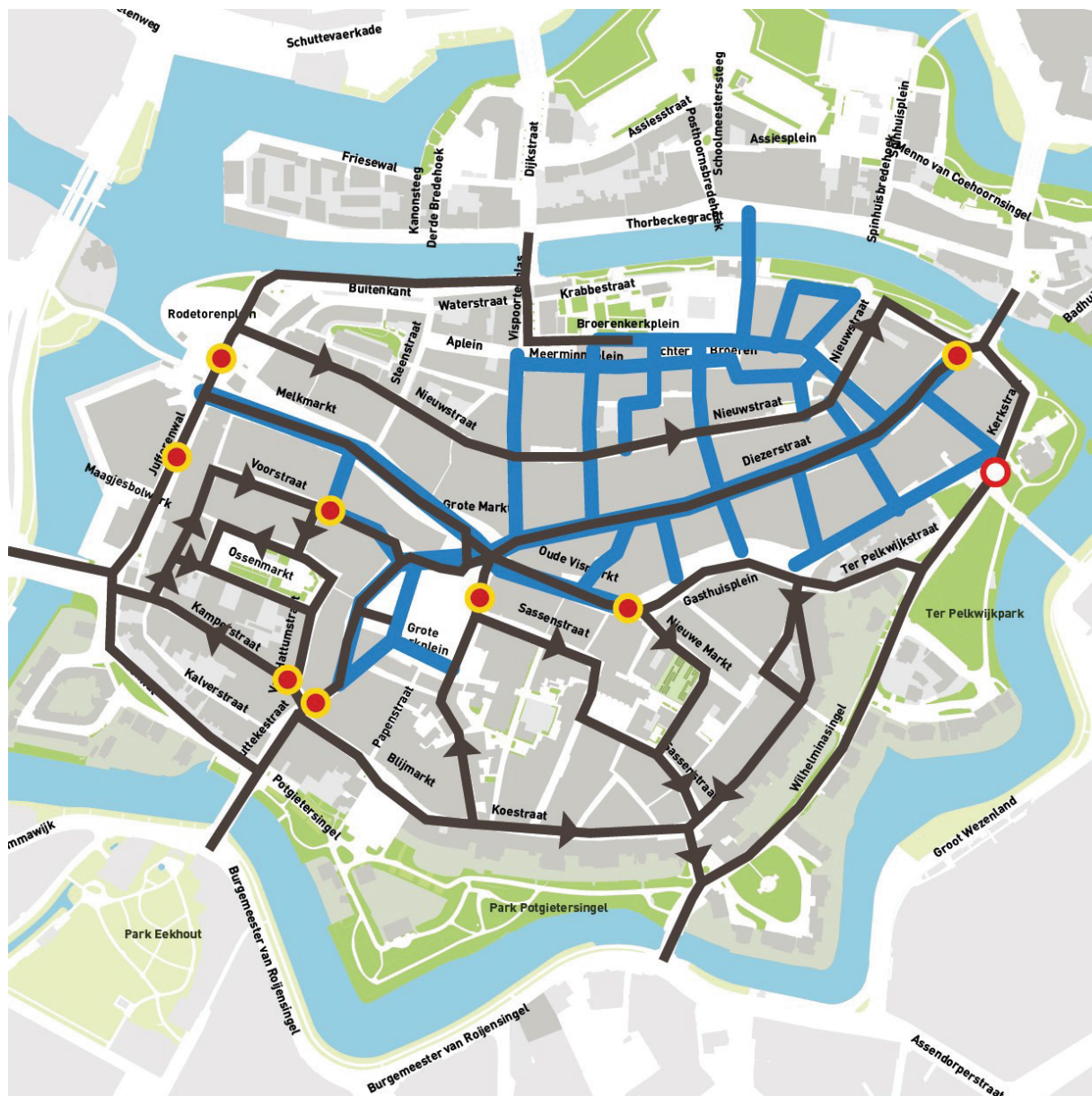
Een voertuig mag niet langer dan de tijd die nodig is voor het laten in- of uitstappen van passagiers en onmiddellijk laden en lossen van goederen staan op binnen de gemeente gelegen voor openbaar verkeer openstaande terreinen en weggedeelten is verboden (Rijksoverheid, 2016).

In het Voertuigreglement van gemeente Zwolle staat wat de maximale afmeting en maximaal gewicht van een voertuig op de weg mag zijn. Als hiervan afgeweken wordt is een ontheffing van de Rijksdienst voor Wegverkeer in Zwolle nodig. Ook voertuigen zonder kentekens, zoals een trekker en combines hebben een ontheffing van de Rijksdienst voor Wegverkeer in Zwolle nodig (RDW, n.b.).

Het is niet toegestaan om gevaarlijke stoffen te vervoeren buiten de daarvoor aangewezen wegen en weggedeelten. Deze wegen zijn aangeduid met borden die dit vermelden. Wil iemand dit toch dan moet een ontheffing worden aangevraagd (deze kan eventueel door de gemeente worden geweigerd in verband van de openbare veiligheid) (Gemeente Zwolle, n.b. (a)).

Voetgangerszone

In de voetgangerszone geldt als beperking dat voertuigen niet langer mogen zijn dan 12 meter. De voetgangerszone is op onderstaande kaart in blauw weergegeven. De meest gebruikte logistieke routes zijn in zwart weergegeven. Waar eenrichtingsverkeer van toepassing is, staat een pijl die de verplichte rijrichting aangeeft. De pollers staan aangegeven in een geel/rode stip. De cameratoegang aan de Kerkstraat staat aangegeven met een rood/witte stip.



Conclusie en aanbeveling

Het gebied van de binnenstad met de grachten als fysieke grenzen leent zich uitstekend om als zero-emissie zone aan te wijzen (in 2025). Het selectief toegangssysteem is een goed handhavinginstrument, of het nu met pollers en/of camera's werkt. Een voor diesellovertuigen steeds restrictiever en voor zero-emissie-voertuigen ruimer toelatingsbeleid kan in Zwolle relatief eenvoudig uitgevoerd worden.

2.3 Omvang huidige logistiek

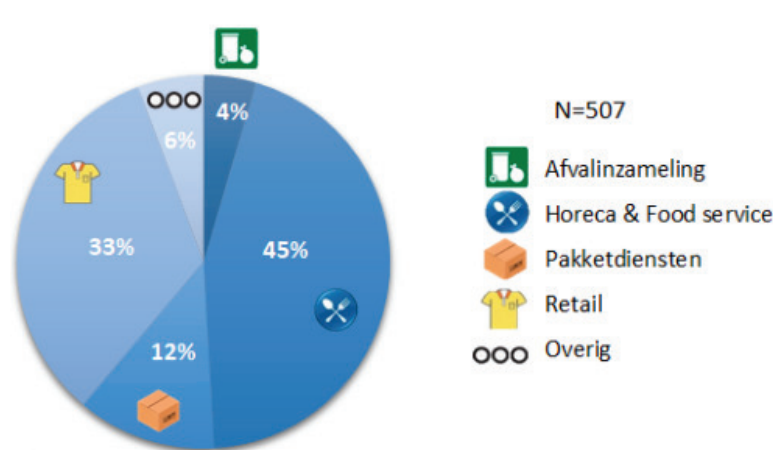
Om een beeld te krijgen van de huidige bevoorrading is in deze paragraaf uitgegaan van een onderzoek, uitgevoerd door twee studenten van Windesheim. De studenten zijn de straten op gegaan en hebben zes dagen in de week de voertuigen die goederen afleveren in de binnenstad geobserveerd.

Uit onderzoek (Kogelman & Koers, 2017), uitgevoerd door studenten van Windesheim, blijkt dat er in de binnenstad van Zwolle gemiddeld 455 laad- en losactiviteiten in de branches horeca en foodservice, pakketdiensten en retail per week zijn.

Hiervan gebeurd:

- 9% met een personenauto (40 ritten)
- 43% met een bestelauto (195 ritten)
- 48% met een vrachtauto (220 ritten)

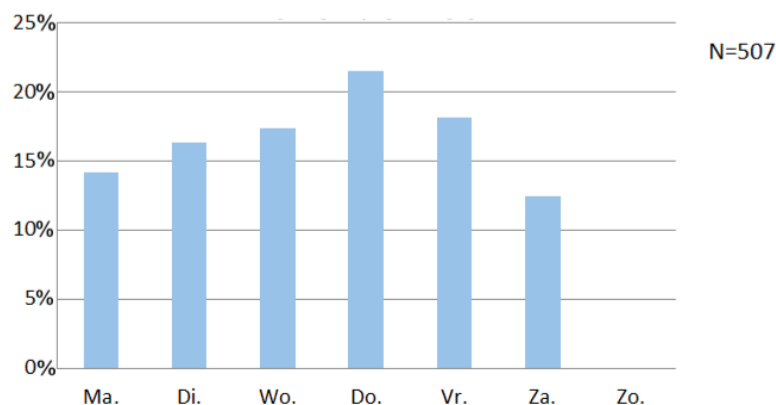
Uit onderzoek van de studenten blijkt ook dat goederen grotendeels vervoerd worden met rolcontainers (42%) en 36% met kratten.



Ritten per branche

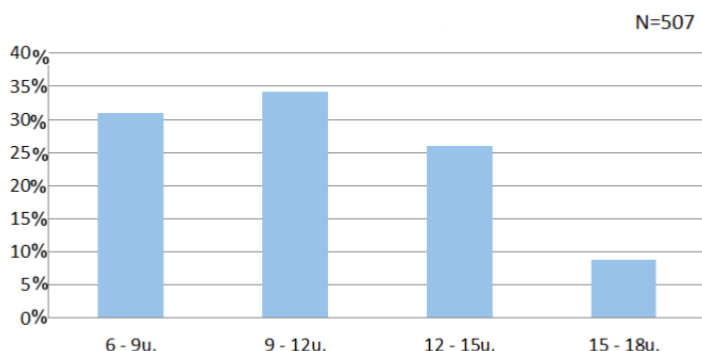
In de branche horeca wordt zowel gebruik gemaakt van bestelauto's als vrachtauto's om goederen te vervoeren. De verhouding is ongeveer fiftyfifty. De helft van deze leveringen betreft geconditioneerd vervoer. De pakketdiensten zetten in 75% van de gevallen een bestelbus in. De overige 25% wordt geleverd door een vrachtauto. In de retail is de vrachtauto het meest gebruikte vervoermiddel (60%). 26% wordt gedaan met een bestelbus en al het overige met een personenauto.

Op donderdag worden de meeste goederen geleverd. De minste leveringen vinden plaats op zaterdag.



Ritten per dag

De meeste goederen worden in de binnenstad geleverd in de ochtend tussen 9.00 en 12.00 uur (34%). Dit komt doordat de venstertijden in de ochtend zijn. Uit het onderzoek blijkt ook dat veel vervoerders buiten het pollergebied laden en lossen en aan de rand van het venstergebied staan.



Ritten per tijdsperiode

Conclusie en aanbeveling

Het onderzoek van de studenten geeft een beeld van de huidige logistieke bewegingen die op dit moment in de binnenstad van Zwolle plaatsvinden. Hieruit komt het beeld dat er grofweg 100 voertuigen elke dag in de binnenstad rondrijden, waarvan ongeveer 35 tussen 9 en 12 uur.

Voor Gemeente Zwolle is het verstandig na te gaan of dit onderzoek voldoende onderbouwd is om dienst te doen als nulmeting. Door middel van een nulmeting kan tijdens en na de uitvoering van de pilots gemonitord worden welke effecten zijn behaald en kunnen de projecten eventueel tussentijds bijgestuurd worden.

Daarnaast kan door middel van een nulmeting worden bepaald welke smart-doelen de gemeente per pilot wil behalen. Het is aan te raden om een nulmeting uit te voeren specifiek per pilot. Op die manier is de data consistent met de vraag.

3. Actieplan: beleid en pilots

Zwolle wil de schone en efficiënte stadslogistiek inzetten voor de beste binnenstad van Noord-Oost Nederland. Stadslogistiek is geen doel op zich. Het dient een positief effect te hebben op economie, milieu, veiligheid, leefkwaliteit en bereikbaarheid van de binnenstad en daarmee bij te dragen aan de ambitie van de Strategische Agenda Binnenstad.

Slimmer en schoner

Schoner

Uit het onderzoek van de studenten (Kogelman & Koers, 2017) blijkt dat alle huidige ritten kunnen worden verschoond. De goederen die nu met een personenauto worden geleverd kunnen vervangen worden door een bakfiets. Goederen die met een bestelauto geleverd worden, kunnen deels worden vervangen door aflevering per bakfiets of licht elektrisch voertuig (LEV-voertuig). Ook de goederen die nu per vrachtwagen worden afgeleverd, kunnen deels worden gedaan per bakfiets, LEV-voertuig of elektrische vrachtwagen. Dit betekent dat in totaal 211 ritten per vrachtfiets kunnen worden gemaakt (46%), 122 ritten per LEV-voertuig (27%) en 122 ritten met een elektrische vrachtauto (27%).

Slimmer

Ritten kunnen aan de rand van de (binnen)stad worden gecombineerd. Er kan gebruik worden gemaakt van een zogenoemde hub. Uit onderzoek van de studenten blijkt dat hierdoor 106 ritten minder kunnen plaatsvinden.

3.1 Rol van de gemeente

De gemeente Zwolle kan op verschillende manieren sturen op stadslogistiek en kan hierin verschillende rollen aannemen. Namelijk reguleren, stimuleren, faciliteren of te regisseren. De tabel hieronder beschrijft kort wat deze rollen inhouden.

Rol	Omschrijving	Voorbeeld maatregel stadslogistiek
Reguleren	Moeten. Het vaststellen van beleid, regelgeving en contractvorming. Er wordt beroep gedaan op iemand zijn loyaliteit en plichtsbesef.	Afsluiting winkelstraat met paaltjes. In gemeente Nijmegen zijn bijvoorbeeld de beweegbare paaltjes gekoppeld aan het kenteken, dat geregistreerd moet staan bij de gemeente.
Stimuleren	Willen. Subsidiëren, lobbyen, goede voorbeelden geven, convenanten. Invloed door prikkelen van belangen en voorkeuren.	Afspraken maken met (grote horeca) leveranciers dat de levertijden in de ochtend zijn. Start eventueel in combinatie met 'sleutelbevoorrading', waarbij de chauffeur een sleutel van de zaak heeft en al kan leveren voordat de onderneming open gaat. In juli 2015 hebben gemeente, ondernemers en bewoners van de Korte Putstraat (een horecastraat) in 's-Hertogenbosch het convenant 'Samen werken en het samen leven' ondertekend. Aanleiding hiervoor was de overlast die bewoners ondervonden door onder andere transport op gewenste uren en milieuaspecten, zoals afvalverwerkingen en veiligheidsnormen. Uitkomst van dit convenant is dat een grote horecaleverancier is gaan bevoorraden met een stille wagen op zonne-energie. Daarnaast heeft een grote horecaleverancier de sleutel van een aantal horecazaken die later op de dag open gaan, zodat deze bedrijven ook in de ochtend bevoorrad kunnen worden.

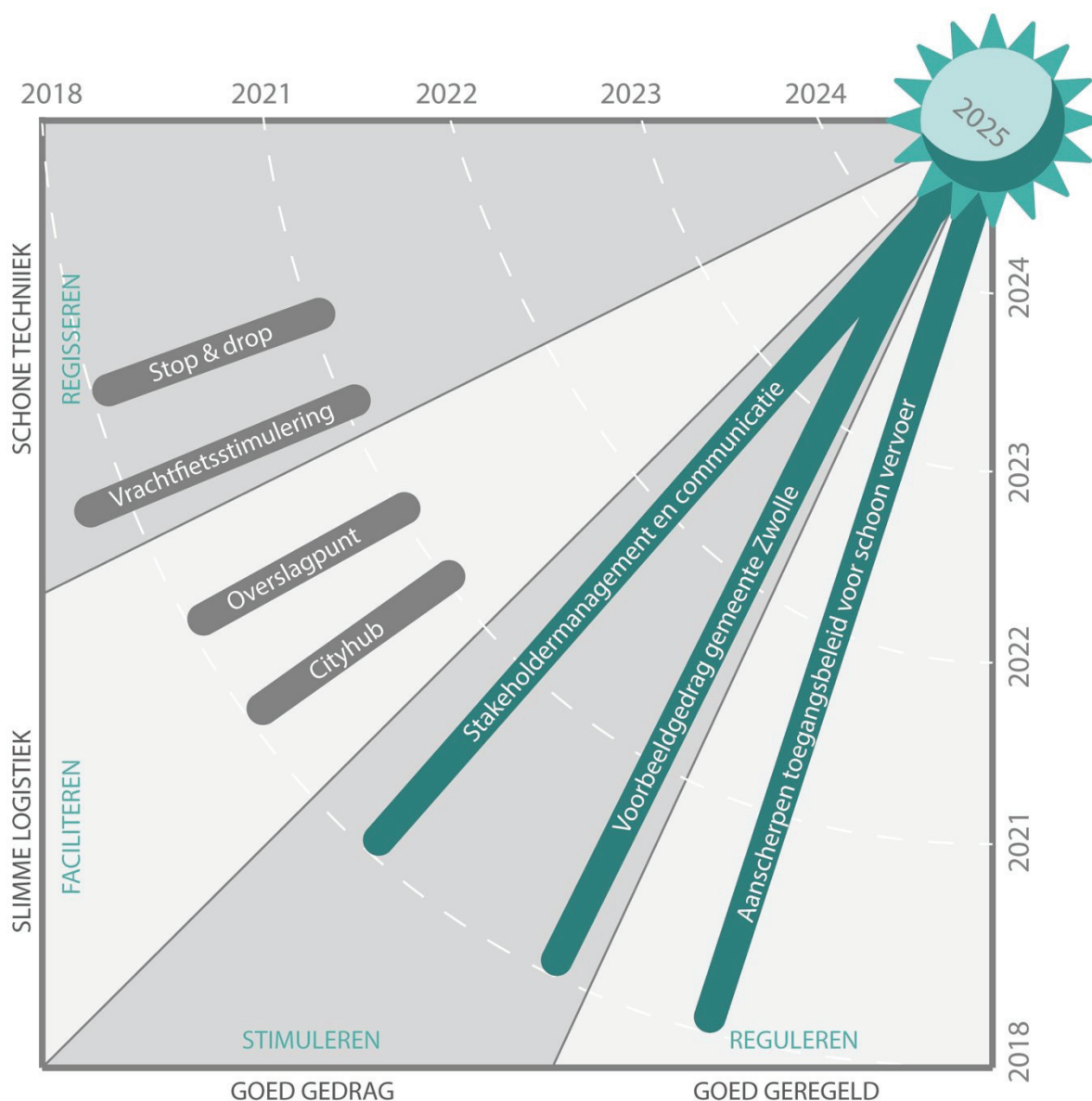
Faciliteren	Weten. Communiceren, kennis delen, organiseren. Invloed door kracht van informatie, analyse en argumenten.	Reserveren van laad- en losplekken, zodat de chauffeur niet meer op zoek hoeft naar een parkeerplek. In Amsterdam is in oktober 2016 met een tweejarige proef gestart om parkeerplekken voor bestelauto's te reserveren. Dit om rondjes rijdende bestelauto's en dubbel parkeren tegen te gaan. Hierdoor neemt de parkeerdruk en verkeersoverlast af. PostNL heeft zijn bestelwagens ingezet voor deze proef. De bestelwagens staan in verbinding met een centraal systeem dat de optimale route plant om pakketten af te leveren en reserveert daarnaast de slimme parkeerplaatsen op de route. De chauffeur krijgt op zijn/haar navigatiesysteem te zien waar naartoe gereden moet worden.
Regisseren	Mogen. Initiëren, eisen stellen, realiseren, inkoopbeleid. Invloed door legitimeren, ruimte geven onder voorwaarden.	Vaststellen en handhaven van (nieuwe) venstertijden. Venstertijden zijn de tijden waartussen bevoorraad mag worden in een bepaald gebied. De gemeente Groningen ziet strenger toe op de bevoorrading van winkels op afgesproken tijden. Vervoerders die buiten de afgesproken tijden bevoorraden worden bekeurd. De gemeente heeft het middagvenster afgeschaft, behalve voor voertuigen die een ontheffing hebben, zoals elektrische voertuigen.

3.2 Thema's

De route van schonere en slimmere stadslogistiek tot aan zero-emissie in 2025 loopt langs vier thema's:

1. Het goed regelen van stadslogistiek, zoals het aanscherpen van toegangsbeleid ten behoeve van schoon vervoer en het geven van privileges aan koplopers. De gemeente Zwolle heeft hierin een regulerende rol.
2. Goed gedrag tot stand brengen, bijvoorbeeld door het starten van een campagne of als gemeente Zwolle voorbeeldgedrag te vertonen. Gemeente Zwolle moet hiervoor een stimulerende rol innemen.
3. Slimme logistiek, vooral gericht op bundeling van goederenstromen. Gemeente Zwolle moet een faciliterende rol aannemen, om ruimte te bieden aan deze pilots.
4. Schone techniek, bijvoorbeeld elektrische voertuigen (en oplaadinfrastructuur). Gemeente Zwolle kan hierin het best een regisserende rol innemen.

De gehele route moet de overheid samen met de markt afleggen, al zal de overheid het voortouw moeten nemen voor 'goed regelen' en 'goed gedrag' en staan de private partijen meer aan de lat voor 'slimme logistiek' en 'schone techniek'. In onderstaande grafiek staan de acties uitgezet in de route naar zero-emissie stadslogistiek in 2025.



In grijs is het project vrachtfietsstimulering en de pilots, Stop&Drop, overslagpunt en cityhub, weergegeven. Met de pilotprojecten spant Zwolle zich in om toe te werken naar een Zero Emission Stadslogistiek in Zwolle. Bij de thema's 'goed gedrag' en 'goed geregeld' is de gemeente in de lead.

Voor de vier pilots zijn procesplannen geschreven die helpen bij de uitvoering van de desbetreffende pilots. Deze worden toegelicht in paragraaf 3.5. In dit actieplan gaan we in op de groen/blauwe acties waarbij de uitvoering van deze acties specifiek bij gemeente Zwolle ligt en stippen we kort aan wat de drie pilots en project inhouden en aan welke doelen de pilots bijdragen.

- **Overslagpunt** aan de rand van de stad: vooral bedoeld voor 'incidenteel vervoer'. Dat stopt aan de rand van de stad en lost daar zijn lading. Dat wordt vervolgens (emissievrij) gebundeld en met andere 'drops' de binnenstad in gebracht.
Resulteert in: slimme bundeling, afname aantal ritten en uitstoot en een veiligere en leefbaardere stad.
- **Cityhub**: een overslagpunt aan de rand van de binnenstad, vooral bedoeld voor pakket(diensten). De pakketdiensten rijden tot de cityhub en vanaf de cityhub worden de pakketten gebundeld en emissievrij naar de voordeur van het afleveradres gebracht.
Resulteert in: slimme bundeling, afname aantal ritten en uitstoot, veiliger en leefbaarder stad.

- **Stop&Drop:** specifiek voor de horeca beleving met gekoelde bakwagens. De koeling wordt aan de stekker gezet zodat de dieselmotor uit kan. Vanaf dit stekkerpunt wordt de hele wagen 'leeggelopen' Resulteert in: slimme bundeling, afname aantal ritten en uitstoot, veiliger en leefbaarder stad.
- **Vrachtfiets:** probeeractie voor ondernemers uit de regio Zwolle Kampen, Stedendriehoek en Twente. Ondernemers kunnen een week lang gratis een elektrische vrachtfiets uitproberen. Bevalt de fiets dan krijgt de ondernemer maximaal 1500 euro subsidie op de vrachtfiets.
Resulteert in: deze actie is al afgerond. Deze maand (april 2018) worden de resultaten verwacht.

Meten van de resultaten

Resultaten kunnen gemeten worden aan de hand van het aantal opgegeven ritten door de betrokken partijen, en dat te vergelijken met het aantal ritten voor de pilot. Dat resulteert in een aantal bespaarde ritten en/of kilometers. Daarmee wordt berekend wat de verminderde uitstoot is.

Op basis van gegevens over de tijden dat een vrachtwagen stilstaat om te worden uitgeladen wordt berekend wat de bespaarde uitstoot is van de dieselmotoren van de koelsystemen.

3.3 Goed geregeld

Doel van het aanscherpen van het toegangsbeleid is om schoon (elektrisch) vervoer gedurende de tijd meer de ruimte te geven in de (binnen)stad en vies (diesel) vervoer steeds minder (tot 2025).

Het beleid aanscherpen ter bevordering van schoon vervoer kan gedaan worden door:

1. Aanpassen van de venstertijden
2. Randvoorwaarden opstellen m.b.t. schoon en slim vervoer
3. Handhaving en registratie

Het is belangrijk stakeholders te betrekken in dit proces, om op die manier zorg te kunnen dragen voor (voldoende) draagvlak. En te kunnen waarborgen dat het aangescherpte toegangsbeleid past bij bijvoorbeeld meerjarenplannen van het Rijk met betrekking tot emissievrije logistiek.

3.3.1 Aanpassing van de venstertijden en mogelijkheid instelling milieuzone

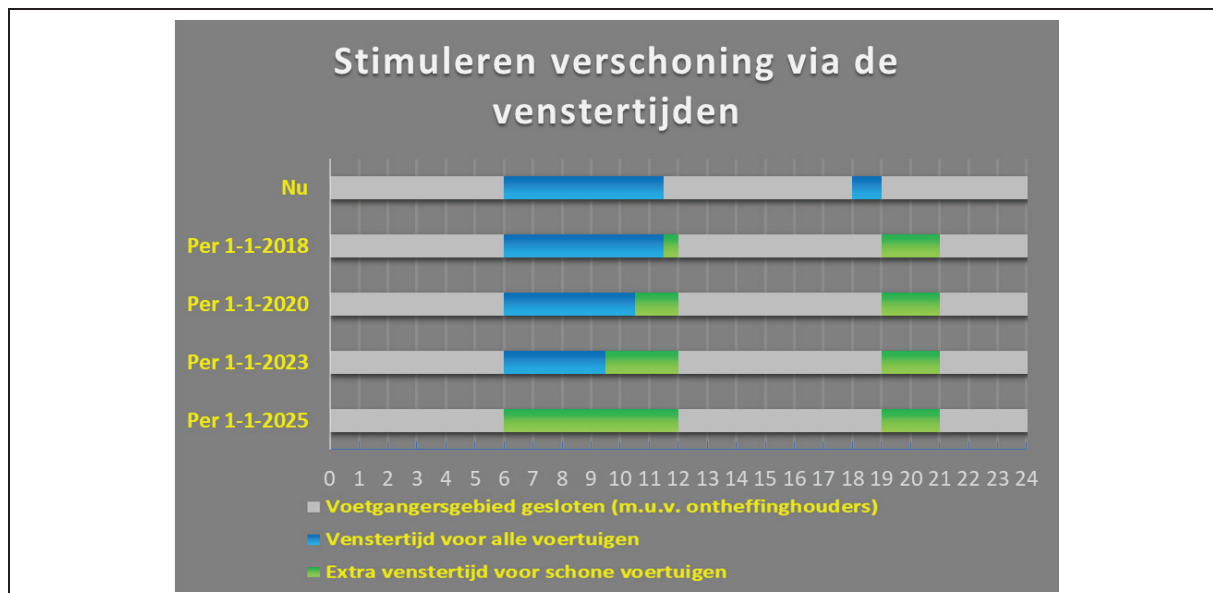
Het reguleren van bevoorrading gebeurt in de meeste steden via het venstertijdenbeleid. Dat kan samengaan met een voetgangerszone of anderszins. Beleid ten aanzien van venstertijden geeft directe mogelijkheden tot sturing, maar vooral ten aanzien van tijden.

Praktijkvoorbeeld

Gemeente Utrecht

De binnenstad van Utrecht wordt vanaf 2025 niet meer bevoorrad met vrachtwagens en bestelbussen die op brandstof rijden (AD, 2017). De gemeente heeft hierover een convenant afgesloten met onder andere ondernemers en vervoerders. De afspraken gelden voor het voetgangersgebied. Bevoorrading van winkels en horeca mag dan alleen met voertuigen die niets uitstoten, maar aangedreven worden door, bijvoorbeeld, een elektrische motor.

Onderstaande grafiek geeft aan wat gemeente Utrecht voor ogen heeft als het gaat om de venstertijden (Gemeente Utrecht, 2017). Op deze manier wil de gemeente stapsgewijs verschoning afdwingen. Blauw zijn de venstertijden voor iedereen die voldoen aan de milieuzone eisen (in gemeente Utrecht is een milieuzone van kracht). Groen gaat om de venstertijden die alleen voor voertuigen gelden die voldoen aan de eisen van extra schoon vervoer. Grijs betreft de tijd waarin het gebied gesloten is voor alle bevoorradingsverkeer (uitgezonderd zeer specifieke ontheffingen).



Op dit moment zijn er plaatselijke regels voor de stimulering van schone vrachtauto's door instelling van milieuzones.

Belangenorganisaties TLN en Evofenedex geven aan dat het niet wenselijk is dat er een lappendeken aan regels voor toegang van vracht- en bestelauto's ontstaat in verschillende binnensteden. Zij pleiten daarom voor uniformering van regels. In 2005 zijn afspraken over de invoering van milieuzones vastgelegd in een landelijk convenant 'Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering'.

Dit jaar heeft staatssecretaris Stientje van Veldhoven (Infrastructuur en Waterstaat) in een kamerbrief laten weten met gemeenten om de tafel te gaan om de lappendeken van milieuregimes te uniformeren. Het kabinet gaf in het regeerakkoord aan dat het Rijk het initiatief neemt voor een landelijke aanpak. Een systeem met eenduidige categorieën en borden voor milieuzones. De staatssecretaris wil dat gemeenten voor bestel- en personenauto's vanaf 2020 alleen nog maar kunnen kiezen uit twee typen milieuzones. De 'gele' en de 'groene' variant. In de 'gele variant' mogen vanaf 2020 bestel- en personenauto's met een dieselmotor van voor 2001, de milieuzone niet meer in. In de 'groene variant' mogen alleen bestel- en personenauto's met een dieselmotor die gebouwd is na 2006 de zone nog in. Tot 2025 zijn de regels gericht op het weren van dieselvoertuigen en na 2025 met de mogelijkheid om een 'zero emissie zone' in te stellen voor alle voertuigen. De staatssecretaris wil ook strengere normen voor zwaarder vrachtverkeer, vanaf 2022 mogen alleen nog maar vrachtwagens met Euro6-motoren de milieuzone in. En ook hier geldt dat gemeenten dan vanaf 2025 een 'zero emissiezone' mogen instellen.

De Tweede Kamer moet op dit voorstel nog akkoord geven. Bij akkoord zullen de ondernemers met dieselbestelauto's vanaf 2020 nagaan met welk regime zij te maken hebben.

Als Zwolle besluit een milieuzone in te stellen is het zeer verstandig hier rekening mee te houden.

Er dient een antwoord geformuleerd te worden op onderstaande vragen om te bepalen op welke manier de venstertijden het best aansluiten bij de doelstelling van de gemeente (slimme en schone stadslogistiek, die bijdraagt aan een bruisende binnenstad van Zwolle).

- Welke venstertijden kunnen voor zero-emissievoertuigen (zowel vracht- als bestelauto's) worden uitgebreid naar de avond, na sluitingstijd van de winkels?
- Wil gemeente Zwolle het mogelijk maken dat voertuigen met een Piek-certificaat (stil laden en lossen) een uur eerder dan de (huidige) venstertijden mag laden en lossen?
- Wil gemeente Zwolle toestaan dat emissievrije vrachtvoertuigen gebruik mogen maken van de busbaan?

- Op welke tijden kan het afval het best worden opgehaald? (Bijvoorbeeld in de avond in plaats van de ochtend)
- Besteed aandacht aan de afbakening van de gebieden met venstertijden. Wat betekent bijvoorbeeld een (uitbreiding of inperking) van de venstertijd in een deel van het gebied voor de aanrijroutes?

3.3.2 Randvoorwaarden *m.b.t. slim en schoon vervoer*

Het is mogelijk om aanvullende eisen te stellen aan het venstertijdenbeleid. Steeds vaker worden venstertijden ingesteld voor bevoorrading waarbij sommige partijen privileges kunnen krijgen ook buiten deze vastgestelde tijden te leveren bijvoorbeeld door gebruik te maken van (kleine) elektrische voertuigen.

Er dient een antwoord geformuleerd te worden op onderstaande vragen.

- Wil gemeente Zwolle privileges bieden aan schone voertuigen, door de venstertijden breder te maken voor deze partijen?
- Kan gemeente Zwolle het goede voorbeeld worden, door eigen goederen alleen nog maar te bestellen bij partijen die zero-emissie kunnen leveren?

Op landelijk niveau wordt onder regie van I&W een masterplan bestelauto's ontwikkeld met als doel om zero-emissie voertuigen te stimuleren. Dit met als sterke ambitie om in 2025 met zero-emissie bestelverkeer de binnenstad te bevoorraden. Op dit moment heeft het (nog) niet de voorkeur om full truck loads te vervangen door elektrische bestelauto's, omdat dit meer vervoersbewegingen met zich mee brengt (wat op haar beurt weer meer verkeersonveilige situaties en opstoppen als gevolg heeft).

3.3.2 Handhaving

Goede handhaving is randvoorwaardelijk voor het (laten) slagen van de pilots. Het handhaven van het toegangsbeleid kan op verschillende manieren worden ingericht. Concreet moet worden gecontroleerd of het voertuig over de juiste vergunning of ontheffing beschikt, hiervoor zijn de volgende methodes:

- Door buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's): die lopen rond en kunnen controleren of het (stilstaande) voertuig beschikt over een vergunning of ontheffing. De pakkans is bij deze techniek relatief laag
- Door camera's: vaste ANPR-camera's die bij alle toegangswegen moeten staan. Plaatsing en gebruik van camera's kent strenge eisen in verband met privacy, net als verwerking van de gefotografeerde kentekens. Het referentiebestand van uitgegeven vergunningen of ontheffingen dient feilloos te zijn. Buitenlandse kentekens zijn een uitdaging. Pakkans is hoog, misschien te hoog, omdat risico op (automatisch) uitschrijven van boetes weinig ruimte biedt voor coulance.
- Door pollers: in de straat verzinkbare palen die met een pasje en op afstand omhoog of omlaaggaan. Omdat de straten op gezette tijden echt fysiek worden afgesloten ervaren bewoners, ondernemers, hulpdiensten en anderen die in het afgesloten gebied (altijd) in moeten kunnen komen hinder. Omdat de pollers altijd omlaag moeten kunnen gaan als je het gebied uitrijdt zonder een pasje aan te bieden, is de 'pakkans' niet 100%. Je kan het gebied namelijk ook inrijden (net) voordat de pollers omhooggaan.
- Slimme laad- en losplek: op dit moment lopen er experimenten om laad- en losplekken 'slim' te maken. Met een combinatie van sensoren, LoRa en andere technieken wordt inzichtelijk welk voertuig op een laad-en losplaats staat. Een dergelijke plek kan bijvoorbeeld ook gereserveerd worden. Staat er een 'verkeerd' voertuig? Dan krijgt de dichtstbijzijnde BOA een signaal. Deze techniek staat nog in kinderschoenen en richt zich meer op slim gebruik van ruimte dan op handhaving van toegang, maar kan bij brede uitrol daar wel een rol in spelen.

Praktijkvoorbeeld

Gemeente Groningen

De gemeente Groningen ziet strenger toe op de bevoorrading van winkels op afgesproken tijden. Vervoerders die buiten de afgesproken tijden bevoorraden worden bekeurd. De gemeente heeft het middagvenster afgeschaft, behalve voor voertuigen die een ontheffing hebben, zoals elektrische voertuigen (TTM, 2017).

De gemeente Groningen heeft in 2016 aangegeven dat ze vrachtwagens die de winkels bevoorraden weren uit de binnenstad (Groot Groningen, 2016). Hier staat tegenover dat de leveranciers in de ochtend een uur langer de tijd hebben om te leveren aan winkels. Doel is om de overlast die vrachtwagens voor de voetgangers veroorzaken aan te pakken. Vrachtwagens mogen nu tussen 05.00 en 12.00 uur de stad in (dit was tot 11.00 uur). Kleine elektrische voertuigen mogen wel buiten de vastgestelde tijden de binnenstad in. De gemeente wil hiermee stimuleren dat leveranciers gaan investeren in duurzame en minder vervuilende vrachtwagens.

Actief handhaven op de (bestaande) regels rondom toegang, laden en lossen kan veel overlast wegnemen en is randvoorwaardelijk voor het laten slagen van de pilots. Dit vraagt ruimte voor handhaving in menskracht en (innovatieve) middelen.

TLN en Evofenedex pleitten voor een landelijk loket als het gaat om het aanvragen van een vergunning om de binnenstad in te mogen, zodat de vervoerders niet voor iedere gemeente (of zelfs stadsdeel) een apart aanvraagtraject moeten doorlopen. Daar wordt in het kader van de Green Deal ZES en de waarschijnlijkheid dat in 2025 binnensteden alleen emissievrij mogen worden bevoorrad waarschijnlijk gehoor aan gegeven door ministerie van I&W.

3.3.4 Stakeholders

Aanscherpen van het toegangsbeleid raakt bewoners, bedrijven, leveranciers en bezoekers. Het is van belang de volgende stakeholders te betrekken bij de totstandkoming van aangescherpt toegangsbeleid:

- Gemeente Zwolle
- TLN
- Evofenedex
- Ondernemersvereniging Citycentrum
- ZwolleFonds
- Horeca Nederland
- Bewoners uit de binnenstad
- VNO-NCW
- Afvaldiensten

Breng (naar aanleiding van gesprekken) per stakeholder in beeld wat de bezwaren en voordelen zijn en welke aandachtspunten van belang zijn als het toegangsbeleid wordt aangescherpt. Er kan gewerkt worden met commissies met vertegenwoordigers van de verschillende groeperingen. Op die manier kan de gemeente ervoor zorgen dat er flankerend beleid is (alternatieven) en zorgen voor een goede onderbouwing van de te nemen (verkeers)besluiten. Randvoorwaardelijk is een duidelijk (politiek gedragen) eindbeeld.

3.3.5 Aanpak beleidsaanpassing

Actie: in 2018 verkenning uitvoeren en het verkeersbesluit aanpassen. Start in 2019 met de uitvoering. Dit met als doel schoon bevoorradingsvervoer in 2025.

Hieronder is een planning met betrekking tot het aanpassen van het toegangsbeleid ter bevordering van schoon vervoer weergegeven voor de korte termijn, waarbij gemeente Zwolle in de lead is.

Activiteit	Periode	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	Q1 2019	Q2 2019	Q3 2019	Q4 2019
Betrek stakeholders									
Voer verkenning nieuw toegangsbeleid uit									
Pas het verkeersbesluit aan									
Start uitvoering (nieuw) toegangsbeleid inclusief handhaving									
Monitor									
Actieplan Stadslogistiek overige Beter Benutten gebieden opstellen									
Evalueer (en stel eventueel bij)									

De pilots en het project waar nu onderzoek naar wordt gedaan (Stop&Drop, overslagpunt aan de rand van de stad, Cityhub en de vrachtbakfietsen) dragen allemaal (ook) bij aan het stimuleren van andere vormen van logistiek. Het is verstandig enige ruimte aan te geven in het (ver)nieuwe(nde) toegangsbeleid, waardoor ook in de toekomst ruimte geboden kan worden aan dergelijke pilots en experimenten.

Benodigde middelen en inschatting van de kosten

De volgende middelen zijn (minimaal) nodig om de acties voor 'goed geregeld' in te vullen.

Beleidsaanpassingen : dient opgepakt te worden door een beleidsmedewerker die dit onderwerp in zijn portefeuille heeft/krijgt. Geen externe middelen noodzakelijk.

Succesfactor

Alle maatregelen in het kader van 'goed geregeld' als effect dat er meer ruimte wordt geboden aan schoon en slim goederenvervoer in de (binnen)stad van gemeente Zwolle. Deze acties zijn geslaagd als:

- Een gedragen (ver)nieuw(d) toegangsbeleid dat wordt goedgekeurd door de gemeenteraad

3.4 Goed gedrag

Om goed gedrag te stimuleren is goede communicatie en zorgvuldig stakeholdermanagement van belang. Dit is een belangrijke onderlegger voor de uitvoering van het project (vrachtfietsstimulering) en de pilots (Stop&Drop, overslagpunt en de Cityhub). Een ZES loket (zero emissie stadslogistiek loket) bij gemeente Zwolle en een zorgvuldig opgesteld communicatieplan kan hieraan bijdragen.

'Practice what you preach'. Gemeente Zwolle kan natuurlijk zelf ook het goede voorbeeld geven om op die manier anderen te laten zien dat het anders kan en inspireren.

Er zijn drie manieren waarop de gemeente Zwolle goed gedrag kan stimuleren:

1. door een ZES loket
2. een communicatieplan
3. vertonen van voorbeeldgedrag

3.4.1 ZES loket

Voor de uitrol van het project, de pilots en toekomstige initiatieven hebben aanbieders, bijvoorbeeld pakketdiensten, ondersteuning van de gemeente nodig. Deze ondersteuning kan onder andere bestaan uit het mogen gebruiken van de fysieke ruimte, privileges en ontheffingen, publiciteit, actief samenbrengen van partijen of een subsidie.

Om van elkaar te weten wat nodig is en wat de een de ander kan bieden, biedt het ZES-loket de uitkomst. Dit 'loket' is één aanspreekpunt binnen gemeente Zwolle waar partijen die voor zero-emissie stadslogistiek in Zwolle willen gaan terecht kunnen. Dit punt vangt de vragen op en zorgt dat 'de antwoorden' binnen de gemeente opgehaald worden. Het ZES-loket is telefonisch of per e-mail te bereiken en zal ook geregeld fysiek open gaan. Dat door (eens in de 4 a 5 weken) een overleg te organiseren waar alle partijen bij elkaar komen. Het ZES-loket is nadrukkelijk bedoeld om samenwerking te bevorderen (ook tussen 'concurrenten') en de beweging richting zero-emissie stadslogistiek te versnellen.

De vertegenwoordiger ('stadslogistiek makelaar') van het ZES-loket heeft dan ook als functie om marktpartijen aan te jagen en stimuleren schoon en/of slim te vervoeren. Naar inschatting is de stadslogistiek makelaar hier gemiddeld 20 uur per week aan kwijt.

3.4.2 Communicatieplan

Er moet aandacht besteed worden aan de wijze en het moment waarop de stakeholders geïnformeerd en betrokken worden. Het is daarom van belang de afdeling communicatie van gemeente Zwolle aan het begin van dit proces te betrekken en gezamenlijk een communicatiestrategie op te stellen.

3.4.3 Voorbeeldfunctie gemeente Zwolle

Het verdient de aanbeveling om als gemeente Zwolle het goede voorbeeld te geven. Onderzoek of het mogelijk is alleen bij 'schone' leveranciers te bestellen. Op die manier kan gemeente Zwolle andere inspireren en mede een volwaardige bijdrage leveren aan de doelstellingen op het gebied van schone en slimme stadslogistiek

3.4.4 Aanpak goed gedrag

In deze paragraaf is de planning voor alle acties met betrekking tot 'goed gedrag' te vinden. Hierbij is de gemeente Zwolle in de lead.

Planning

Periode	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	Q1 2019	Q2 2019	Q3 2019	Q4 2019
Activiteit								
Stel communicatiestrategie op								
Voer communicatiestrategie uit								
Zet ZES-loket op								
Start uitvoering ZES-loket								
(eerste) evaluatie ZES-loket								
Onderzoek de mogelijkheden om als gemeente voorbeeldgedrag te vertonen								
Start uitvoering voorbeeldgedrag								
Monitor voorbeeldgedrag								
Evalueer voorbeeldgedrag								

Benodigde middelen en inschatting van de kosten

De volgende middelen zijn (minimaal) nodig om de acties voor 'goed gedrag' in te vullen.

Communicatie : medewerker afdeling communicatie van gemeente Zwolle (interne uren)
 ZES loket : stadslogistiek makelaar (medewerker gemeente Zwolle) voor 20 uur per week
 Voorbeeldgedrag : stadslogistiek makelaar (medewerkers gemeente Zwolle) voor 4 uur per week

Succesfactor

Alle maatregelen in het kader van 'goed gedrag' hebben het effect dat andere partijen aan het denken worden gezet ook stappen te zetten een bijdrage te leveren aan een leefbare binnenstad van Zwolle door op een slimme en/of schone manier met hun bevoorrading om te gaan.

Deze acties zijn geslaagd als:

- Als het ZES loket minimaal 10 vragen van marktpartijen naar tevredenheid kan beantwoorden.

3.5 Slimme logistiek en schone techniek

Na een aantal stakeholdermeetings zijn 3 drie pilots benoemd. Het gaat om:

- **Overslagpunt** aan de rand van de stad: vooral bedoeld voor 'incidenteel vervoer'. Dat stopt aan de rand van de stad en lost daar zijn lading. Dat wordt vervolgens (emissievrij) en gebundeld met andere 'drops' de binnenstad in gebracht.
- **Cityhub**: een overslagpunt aan de rand van de binnenstad, vooral bedoeld voor pakket(diensten). De pakketdiensten rijden tot de cityhub en vanaf de cityhub worden de pakketten gebundeld en emissievrij naar de voordeur van het afleveradres gebracht.
- **Stop&drop**: specifiek voor de horeca beleving met gekoelde bakwagens. De koeling wordt aan de stekker gezet zodat de dieselmotor uit kan. Vanaf dit stekkerpunt wordt de hele wagen 'leeggelopen'.

Daarnaast is het project **vrachtfietsstimulering** vorig jaar december van start gegaan.

3.5.1 Pilot: Stop&Drop

Bij de beleving van gekoelde producten moet de koel- en vriesinstallatie van beleverende vrachtauto's blijven draaien. Bij bestelbusjes is de koeling gekoppeld aan de eigen motor, bij vrachtwagens wordt vaak gebruikgemaakt van een eigen dieselmotor. Deze motor is soms minder schoon dan de motor van de vrachtwagen zelf.

Een Stop&Drop-punt is een laad- en losplek met een elektriciteitsvoorziening. Daar kan de koel- of vriesinstallatie van een vrachtauto 'aan de stekker'. De chauffeur bezorgt de goederen dan vanuit die plek bij klanten binnen een bepaalde straal. Dat zijn meer afleverpunten dan bij reguliere beleving waarbij de vrachtwagen meer van afleverpunt naar afleverpunt wordt gereden.

Voordelen van het gebruik van Stop&Drop zijn:

- ✓ Minder kilometers
- ✓ Minder overlast van lossende vrachtwagens
- ✓ Minder geluidsoverlast
- ✓ Minder luchtvervuiling

De gemeente heeft 19 februari 2018 een werksessie georganiseerd met drie horecaleveranciers (Sligro, Hanos en Bidfood) en vertegenwoordigers van de horecaondernemers en bewoners uit de binnenstad. Daar is besloten aan de slag te gaan met een pilot Stop&Drop in de binnenstad van Zwolle om op die manier bij te dragen aan een bruisende binnenstad.

In het projectplan Stop&Drop staan de projectstappen beschreven.

Wat levert Stop&Drop op?

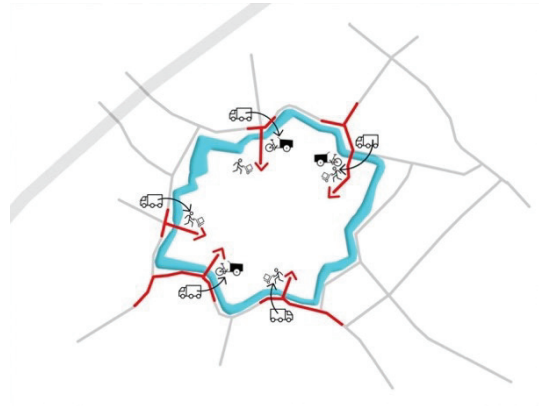
- Stop&Drop-plaatsen dragen bij aan verminderen van uitstoot doordat vrachtwagens elektriciteit gebruiken om te koelen tijdens het lossen. Ook wordt bespaard op kilometers doordat vanuit slechts

een aantal plekken de binnenstad beleverd gaat worden. Vrachtwagens hoeven dus minder rond te rijden.

- Door te koelen met elektriciteit in plaats van diesel wordt eveneens het geluid van een ronkende koelmotor voorkomen.
- Het draagt bij aan de veiligheid doordat vrachtwagens stilstaan op plaatsen waar ruimte is, en niet meer midden op straat, hetgeen in de huidige praktijk dikwijls het geval is.
- Stiller, schoner en veiliger.

3.5.2 Pilot: Cityhub

Een multifunctionele hub met white label aan de rand van de binnenstad met de mogelijkheid voor bijvoorbeeld de volgende functies; bakfiets huren, parkeerplekken voor auto en fiets, 'mini' overslagpunt voor pakketdiensten, mogelijkheid om goederen thuis af te (laten) leveren met bakfiets of elektrische bestelbus, boodschappen hier af te leveren, een kluizenwand, waar bewoners en ondernemers hun pakket kunnen ophalen (onafhankelijk van een bepaalde pakketdienst) etc.



De gemeente heeft tijdens de werksessie op 19 februari 2018 is met verschillende pakketdiensten gesproken. De pakketdiensten gaan allemaal al vanuit eigen initiatief aan de slag met belevering van pakketten met de fiets. De gemeente wil dit uiteraard graag stimuleren, bijvoorbeeld door gezamenlijk te kijken naar stallingsruimte voor de pakketfietsen die hiervoor worden ingezet. Daarnaast zien de partijen voordelen in een servicepunt waar ondernemers en bewoners goederen op kunnen halen. De gemeente draagt graag bij aan deze plannen. Om de plannen verder te concretiseren en hier acties aan te koppelen komt de gemeente binnenkort met alle betrokken stakeholders nogmaals bij elkaar.

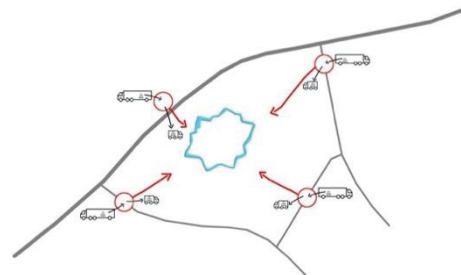
Wat levert de Cityhub op?

- De Cityhub draagt bij aan het verminderen van het aantal ritten in de binnenstad. Door bundeling van pakketten draagt het bij aan minder ritten, minder uitstoot, en het vergroten van veiligheid en leefbaarheid.
- Doordat goederen kunnen worden opgehaald bij de Cityhub, vermindert de hoeveelheid ritten van bezorgdiensten. Ook herhalende ritten nemen af, doordat pakketten niet meer thuis worden afgeleverd maar op een centrale plek. De bewoners kunnen dan zelf het moment van afhalen kiezen.
- Het gebruik van (bak)fietsen door bezorgdiensten draagt bij aan een schonere binnenstad. Gezond voor alle partijen.

3.5.3 Pilot: Overslagpunt

Een overslagpunt voor zendingen van grotere goederen (groter dan een 'pakketje' tot een pallet of drie) die daarvandaan gebundeld en met (schoon) vervoer in de binnenstad worden afgeleverd. Vervoerders hoeven dan niet met een (grote) vrachtwagen de binnenstad in voor die ene zending.

Waarbij de volgende voorwaarden van toepassing zijn: (snel)oplaadpunten, goede businesscase en neutraliteit van het punt.



Tielbeke en Cycloon kijken naar mogelijkheden om samen een overslagpunt te creëren aan de rand van de stad. Op dit moment stellen Cycloon en Tielbeke gezamenlijk randvoorwaarden op die nodig zijn om een overslagpunt te realiseren. De gemeente gaat daarna samen met alle betrokken partijen aan de slag.

Wat levert het overslagpunt op?

- Door bundeling van goederen aan de rand van het stadscentrum wordt bespaard op ritten naar de binnenstad. Niet meer elke afzonderlijke zending wordt met een auto of vrachtwagen de binnenstad ingereken, maar de gebundelde stromen.
- Bij de last mile kan bovendien gekozen worden voor schoner vervoer. Dat kunnen schonere auto's zijn, maar ook (bak)fietsen of andere schone voertuigen.
- De afname van het aantal ritten draagt bij aan een schonere, veilige en leefbare binnenstad.

3.5.4 Project: vrachtfietsstimulering

Op dit moment loopt er een probeeractie voor (elektrische) vrachtfietsen. Dit wordt aangeboden door Beter Benutten Zwolle Kampen Netwerkstad. Tijdens dit project kan een ondernemer één week gratis een vrachtfiets kan uitproberen. Er wordt gezorgd voor een reserveringssysteem en helpdesk. Indien de ondernemer positief is kan de fiets/trailer gekocht of gehuurd kan worden via een van de aanbieders. De ondernemer krijgt hiervoor 1500,- euro subsidie voor maximaal één fiets per ondernemer en maximaal 10 fietsen in de regio Zwolle. Leveranciers van de vrachtfietsen zijn: Urban Arrow, Centaur Cargo, Bust Bike, Hoj. Scholten Fietsgoed. Fietsgoed.nl

Het vervoer kan ook worden uitbesteed. Dan volgt een maatwerktraject met bijvoorbeeld een fietskoerier. Er kan gekozen worden uit verschillende vrachtfietsen. De actie is 6 december 2017 van start gegaan en duurt twee maanden.

Wat levert de vrachtfietsstimulering op?

- De bakfietsstimulering draagt bij aan een afname van het aantal ritten met busjes of auto's. Bedrijven gebruiken een bakfiets in plaats van een auto om hun goederen te vervoeren of bestellingen af te leveren.
- Het gebruik van bakfietsen in plaats van auto's of busjes vergroot de leefbaarheid en de veiligheid.
- De bakfiets is een schone en gezonde logistieke modaliteit.

Wat is het resultaat van de vrachtfietsactie?

In totaal hebben 6 bedrijven uit Zwolle gebruik gemaakt van de bakfietsactie. Dit heeft geresulteerd in 185 minder autoritten per week.

De volgende punten zijn ter verbetering aangegeven:

- Ga zorgvuldig om met keuze van de periode waarin de proef wordt uitgevoerd. In dit geval was gekozen voor de drukke maanden rondom kerst, niet handig.
- Blijf goed communiceren met betrokken stakeholders over veranderingen met betrekking tot de pilot. In dit geval veranderde het te verkrijgen subsidiebedrag van €1.000,- naar €1.500,-. Dat was niet duidelijk gecommuniceerd.
- Zorg voor een zeer eenvoudig systeem om de pilot en de resultaten te monitoren.

3.5.5 Aanpak slimme logistiek en schone techniek

In deze paragraaf is de globale planning voor alle acties met betrekking tot 'slimme logistiek' en 'schone techniek' te vinden. Een uitgebreide planning is te vinden in de projectplannen van de desbetreffende pilot.

Planning

Periode	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	Q1 2019	Q2 2019	Q3 2019	Q4 2019
Activiteit								
Uitvoering project vrachtfiets								
Uitvoering pilot Stop&Drop								
Uitvoering pilot cityhub								
Uitvoering pilot overslagpunt								

Evaluatie van de pilot Stop&Drop, Cityhub en overslagpunt vinden eind Q2/begin Q3 2019 plaats. Van de vrachtfietsactie vond deze plaats in april 2018 en zal plaatsvinden eind Q2 2019.

Benodigde middelen en inschatting van de kosten

De volgende middelen zijn (minimaal) nodig om de acties voor 'slimme logistiek' en 'schone techniek'.

Omdat het project van de vrachtfietsactie al is afgerond staan de middelen daarvan niet in deze rapportage beschreven.

Projectmanagement pilots : logistiek makelaar voor de projectsturing voor gemiddeld 16 uur per week

Succesfactor

Alle maatregelen in het kader van 'slimme logistiek' en 'schone techniek' hebben het effect een fysieke verandering bij te dragen. Uitvoering van de maatregelen moet zorgen voor schonere kilometers en minder kilometers als het gaat om het in en uit rijden van de (binnen)stad voor de bevoorrading. Deze maatregelen zijn geslaagd als:

- Uitvoering van de drie pilots in samenwerking met de stakeholders.
 - Minder CO2 wordt uitgestoot voor de bevoorrading van de binnenstad. Waarbij de hoeveelheid per pilot wordt vastgesteld.
 - Minder kilometers wordt gereden voor de bevoorrading van de binnenstad. Waarbij de hoeveelheid per pilot wordt vastgesteld.

3.6 Onderzoek en monitoring

Zoals ook beschreven in verschillende aanpakken moet er zorg worden gedragen voor gedegen onderzoek en monitoring voor de acties die genomen gaan worden. Hieronder is een overzicht te vinden van de onderzoeken en manier van monitoring die wij (minimaal) adviseren. Door uitvoering van deze onderzoeken en manier van monitoren kan gedurende de uitvoering van de pilots eventueel worden bijgestuurd en na afronding van de pilots worden bepaald of deze wel of niet succesvol was.

Bij de monitoring moet rekening gehouden worden met externe effecten. Een nulmeting in de winter en eindevaluatie in de zomer kan bijvoorbeeld een vertekend beeld geven door het seizoen. Dit zijn factoren die in een eindevaluatie duidelijk gecommuniceerd moeten worden.

Onderzoek/ monitoring		Uitvoeren van een nulmeting	Data analyse (1-meting)	Afnemen (tussentijdse) enquête (om ervaringen en prestaties op te houden)	Afnemen eind enquête	Interview betrokken stakeholders (ophalen ervaringen)	Social media monitoren (reactie op communicatie acties)
Activiteit							
Goed geregeld	Aanscherpen toegangsbeleid	x	x			x	x
Goed gedrag	Voorbeeldgedrag gemeente Zwolle	x	x	x	x	x	x
	Stakeholdermanagement en communicatie			x	x	x	x
Slimme logistiek	Cityhub	x	x			x	x
	Overslagpunt	x	x			x	x
Schone logistiek	Stop&Drop	x	x			x	x

3.7 Kosten en financiering

In onderstaand overzicht worden de begrote kosten van de maatregel gepresenteerd

Maatregel	Budget ex BTW
1. Goed gedrag (communicatieplan, voorbeeldgedrag, ZES-loket)	€19.200 projectkosten intern voor stadslogistiek makelaar (bemensing ZES-loket)
2. Goed geregeld (toegangsbeleid)	€0,- (intern)
3. Schone logistiek (Stop&Drop)	€20.000,- projectkosten gebaseerd op plaatsing 4 stekkerpunten
4. Slimme logistiek (Cityhub en overslagpunt)	€22.000,- projectkosten voor drie punten voor kluizen/vrachtfietsen van pakketdiensten. PM kosten overslagpunt. Kan gaan naar 'vouchers' voor vervoerders
5. Projectmanagement met betrekking tot alle maatregelen (stakeholdermanagement, opstellen actieplan,	€30.800,-

3.8 Samen denken en doen

Door samen met stakeholders de pilots te ontwikkelen en uitvoeren wordt draagvlak en commitment gecreëerd. Het draagt bij aan het gezamenlijk ervaren van nut en noodzaak ten aanzien van het bijdragen aan schone stadslogistiek. Het hogere doel – een aantrekkelijke bruisende binnenstad – is waar iedereen beter van wordt. Resultaten kunnen alleen worden bereikt door samen denken en doen. Gemeente Zwolle neemt het voortouw door te reguleren, faciliteren, regisseren en stimuleren.

Door het slimmer aan te pakken, door krachten en werk te bundelen, door schoner en gezonder te werken wordt de binnenstad voor iedereen aantrekkelijker, schoner, veiliger en nog meer een plaats waar je graag wilt zijn.

De pilots worden door diverse stakeholders uitgevoerd en ondersteund. De tabel hieronder geeft per stakeholder aan wat zijn/haar rol is bij de desbetreffende activiteiten die bijdragen aan slim, schoon en minder vrachtvervoer in de binnenstad van Zwolle.

A (accountable) = eindverantwoordelijk
R (responsible) = verantwoordelijk voor de uitvoering
C (consulted) = kan geraadpleegd worden
I (informed) = iemand die achteraf geïnformeerd wordt

De gemeente Zwolle is voor alle activiteiten de eindverantwoordelijke. Daarnaast is gemeente Zwolle betreffende 'goed geregeld' en 'goed gedrag' activiteiten ook de uitvoerder. Voor de 'slimme en schone logistiek' pilots geldt dat marktpartijen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering. De gemeente heeft hierin een ondersteunende rol.

	Stakeholder	Gemeente Zwolle	TLN	Evofenedex	Ondernemings- vereniging Zwolle	Zwolle Fonds	Horeca Nederland	Bewoners uit de binnenstad van Zwolle	Afval- vervoerders	Pakketdiensten	Vervoerders overslagpunt	Horeca leveranciers
	Activiteit											
Goed geregeld	Aanscherpen toegangsbeleid	A/R	C	C	C	I	C	I	I	C	C	C
Goed gedrag	Voorbeeldgedrag gemeente Zwolle	A/R	C	C	I	I	C	I	I	I	I	I
	Stakeholdermanag ement en communicatie	A/R	C	C	I	I	I	I	I	I	I	I
Slimme logistiek	Cityhub	A	C	C	C	I	I	C	-	R	I	C
	Overslagpunt	A	C	C	C	I	I	I	-	I	R	C
Schone logistiek	Stop&Drop	A	C	C	I	I	C	C	-	I	I	R

4. Bibliografie

- AD. (2017, september 15). *Bevoorrading deel utrechtse binnenstad zonder diesel en benzine*. Opgeroepen op maart 2017, van <https://www.ad.nl/utrecht/bevoorrading-deel-utrechtse-binnenstad-zonder-diesel-en-benzine~a76582b2/>
- Gemeente Den Haag. (2018, Maart). *Convenant Stedelijke distributie. Samen voor een leefbare stad*. Den Haag.
- Gemeente Utrecht. (2017). *Raamwerk Zero Emission Stadsdistributie*. Opgeroepen op maart 2017, van Bestuur en organisatie: https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/bestuur-en-organisatie/initiatief-en-invloed/Adviezen_van_wijkraden/Binnenstad/2017-10-Raamwerk-Zero-Emission-Stadsdistributie.pdf
- Gemeente Zwolle. (n.b. (a)). *Bijzonder transport en gevaarlijke stoffen ontheffing*. Opgeroepen op februari 2018, van <https://www.zwolle.nl/bijzonder-transport-en-gevaarlijke-stoffen-ontheffing>
- Gemeente Zwolle. (n.b. (b)). *Toegang gebied pollersysteem*. Opgeroepen op februari 2018, van Parkeren bedrijven: <https://www.zwolle.nl/ondernemen/bedrijvenloket/parkeren-bedrijven/toegang-gebied-pollersysteem>
- Groot Groningen. (2016, september 9). *Vrachtwagens geweerd uit de binnenstad*. (R. Lamberst, Producent) Opgeroepen op november 2017, van <http://grootgroningen.com/blog/2016/06/09/vrachtwagens-geweerd-uit-de-binnenstad/>
- RDW. (n.b.). *Rijksdienst voor Wegverkeer*. Opgeroepen op februari 2018, van <https://www.rdw.nl/>
- Rijksoverheid. (2016, juni 01). *Parkeerverordening 2016*. Opgeroepen op februari 2018, van http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/Zwolle/CVDR406073/CVDR406073_1.html
- Rijksoverheid. (2018 (a), januari 01). *Wegenverkeerswet 1994*. Opgeroepen op januari 2018, van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2018-01-01>
- Rijksoverheid. (2018 (b), januari 01). *Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)*. Opgeroepen op januari 2018, van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0004826/2018-01-01>
- TTM. (2017, oktober 6). *Groningen scherpt handhaving venstertijden aan*. Opgeroepen op maart 2018, van <https://www.ttm.nl/nieuws/gemeente-groningen-scherpt-handhaving-venstertijden-aan/92081/>

Bijlage 1: selectief toegangssysteem en venstertijden

De binnenstad van Zwolle wordt door middel van pollers (verzinkbare verkeerspaaltjes) fysiek afgesloten voor motorvoertuigen. Pollers zijn in de straat verzinkbare verkeerspaaltjes die buiten bevoorradingstijden omhoog staan. Het is dan niet mogelijk om met de auto, bestelbus of vrachtwagen de binnenstad te bereiken. Deze toegangspaaltjes hebben tot doel om de binnenstad autoluw te maken en zo de leefbaarheid van de binnenstad te bevorderen.

Pollers

De pollers zijn omlaag:

- maandag van 06.00 uur tot 13.00 uur en
- dinsdag tot en met zaterdag van 06.00 uur tot 12.00 uur.

Dit zijn de **venstertijden**, de tijdzone waarbinnen leveranciers de bedrijven in de binnenstad kunnen bevoorraden. De rest van de dag zijn de pollers omhoog en is de binnenstad dus niet toegankelijk voor motorvoertuigen. Het pollergebied uitrijden kan altijd, ook buiten de venstertijden.

Voor enkele uitzonderingsgevallen geldt dat een pollerpas of transponder kan worden aangevraagd die ook buiten de bevoorradingstijden toegang geeft tot het pollergebied (en overige afsluitingen). Hiervoor komen in aanmerking:

- bewoners in het door pollers afgesloten gebied; (vanaf 18.00 uur en op koopavond vanaf 21.00 uur)
- bedrijven in het door pollers afgesloten gebied; (vanaf 18.00 uur en op koopavond vanaf 21.00 uur)
- hulpdiensten;
- bevoorradingsverkeer met een bederfelijke of kostbare lading.
- bouw-, installatie- en reparatieverkeer
- taxi's
- huisartsen en zorgverlenende instanties
- gehandicapten
- gemeentelijke, intergemeentelijke en provinciale diensten
- nutsbedrijven

Er gelden geen aparte regels voor pakketdiensten.

De Kamperstraat wordt in het weekend met pollers afgesloten en alleen bewoners en bedrijven in de Kamperstraat, hulpdiensten, huisartsen en verloskundigen komen in aanmerking voor een ontheffing.

Pollerpas en transponder

Als een voertuig buiten de bevoorradingstijden de stad in wil moet een pollerpas of transponder worden aangevraagd. Een pas kost €53,65 en een transponder €106,40. Een transponder wordt alleen uitgegeven aan hulpdiensten en taxibedrijven. Een pas kan worden aangevraagd door bewoners van het desbetreffende gebied, hulpdiensten, bevoorradingsverkeer met bederfelijke of kostbare lading, bouw, installatie- en reparatieverkeer, taxi's, huisartsen en zorgverlenende instanties, gehandicapten, gemeentelijke, intergemeentelijke en provinciale diensten en nutsbedrijven.

Geldigheid pollerpas en transponder

De passen en transponders zijn een jaar geldig. Dit wordt stilzwijgend verlengd.

Check kenteken bij aanvraag en mutatie

Zowel bij aanvraag van een vergunning als bij een mutatie van het opgegeven kenteken, controleert Gemeente Zwolle of het betreffende kenteken op naam staat van de aanvrager. Indien een vergunningshouder de vergunning op een ander voertuig van toepassing wil laten zijn, kan hij met de gemeente bellen. Een mutatie is dan snel geregeld.

Verleende vergunningen (toegangspassen)

Aan de volgende partijen is een vergunning verleend. Die is gekoppeld aan het kenteken. Een wijziging van het kenteken kan telefonisch worden doorgegeven. Bij aanvraag van de vergunning, en bij wijziging van een kenteken wordt gecheckt of het kenteken op naam staat van de vergunninghouder. Vergunning is verleend aan:

- 350 Diensten, zoals gemeente, taxibedrijven, artsen, verloskundigen, servicediensten;
- 33 Bedrijven, gevestigd in de binnenstad;
- 4 Bewoners, gevestigd in de binnenstad;
- 4 Overig, zoals gehandicapten.

De **voordelen** van het gebruik van pollers zijn:

- Pollers zorgen voor een fysieke barrière. Dat is duidelijk voor de weggebruiker: je kunt er gewoon niet langs. Vanuit verkeerskundig oogpunt een duidelijk middel in de regulering van het verkeer.
- Vanuit het oogpunt van veiligheid - met het oog op terreurdreiging en grote aanslagen - is die fysieke barrière ook een sterk punt. Ongewenste personen en mensen met kwade bedoelingen kunnen niet zomaar de drukke binnenstad bereiken

De **nadelen** van het gebruik van pollers zijn:

- Pollers zijn een duur systeem. In aanschaf en in onderhoud.
- Pollers brengen aanzienlijke risico's met zich mee. Er kunnen ongelukken gebeuren op het moment dat iemand langs of over een poller rijdt, terwijl die net omhooggaat. Kans hierop bestaat indien zojuist een bus of ander toegestaan voertuig de poller is gepasseerd. De poller blijft dan nog enige tijd naar beneden, alvorens na een aantal seconden weer automatisch omhoog te gaan.
- Pollers zijn niet goed toepasbaar op drukke of onoverzichtelijke kruisingen/verkeerssituaties. Zij vormen daar zelfs een risico omdat zij in alle hectiek gewoonweg over het hoofd gezien kunnen worden. De pollers in de Kerkstraat zijn daar een voorbeeld van.

Proef in de Kerkstraat

In de Kerkstraat is 1 februari 2017 een proef gestart waarbij handhaving op basis van kentekens plaatsvindt. De pollers gaan om die reden een jaar lang niet naar boven op deze locatie.

Voor ontheffing van de afsluiting in de Kerkstraat komen alleen bussen, taxi's, hulpdiensten, huisartsen en verloskundigen in aanmerking. Door middel van een camerasysteem wordt de kentekencontrole uitgevoerd.

Tijdens de proef ontvangen overtreders bij een eerste overtreding een brief met daarin uitleg over het systeem met cameratoezicht. Bij de tweede overtreding ontvangt de overtreder een waarschuwing. Bij de derde overtreding ontvangt de overtreder een boete (CJIB).

Uitkomsten proef en overwegingen vervanging pollers

Op dit moment zijn de uitkomsten van de proef nog niet bekend. De resultaten worden in de loop van 2018 verwacht. Dan wordt opnieuw bekeken wat voor Zwolle een goed systeem is, en of het systeem met pollers of met kentekenregistratie daaraan kan voldoen.

Kentekenregistratiesysteem

De **voordelen** van het gebruik van een kentekenregistratiesysteem zijn:

- Minder gevoelig voor technisch falen en mankementen
- Veel lagere risico's
- Goedkoper, doordat het onderhoud en de risicobeheersing minder kost in vergelijking tot een poller.

De **nadelen** van het gebruik van een kentekenregistratiesysteem zijn:

- Het camerasysteem is geen fysieke barrière. Je kunt er dus gewoon doorrijden. Dat gebeurt ook want er vinden dagelijks tussen 25 en 50 overtredingen plaats bij de proef in de Kerkstraat.
- Het vergt goede administratie, omdat kentekens aan het kentekenregistratiesysteem gekoppeld moeten worden. Dat systeem is of maakt gebruik van data van de RDW, aangevuld met data van de gemeente. Sommige data wordt landelijk ingevoerd (bijvoorbeeld alle waardentransportvoertuigen), terwijl andere data door de gemeente moet worden ingevoerd (bijvoorbeeld data van hulpdiensten, en alle voor de gemeente specifieke ontheffingen). Als er een ander voertuig gebruikt moet worden (bijvoorbeeld omdat het voertuig gerepareerd moet worden) moet de mutatie van kenteken aan de gemeente worden doorgegeven. Dat proces kost tijd en is omslachtig voor leverancier en de gemeente.
- Vanuit het oogpunt van veiligheid is het voor kwaadwillende geen fysieke belemmering om de stad in te rijden.

Handhaving

Behalve het camerasysteem aan de Kerkstraat, vindt op dit moment geen actieve handhaving op de stadstoegang plaats. Ook is het zo dat handhavers parkeren prioriteren boven overtredingen op het gebied van de wegenverkeerswet en van de toegangssystemen in de binnenstad (het niet houden aan venstertijden). Daarin speelt mee dat laatste boetes door CJIB worden geïnd, en naheffingen met betrekking tot parkeren door de gemeente zelf.

Er is op dit moment geen inzicht in de mate waarop er voertuigen binnen de venstertijden rondrijden terwijl dat niet is toegestaan.

Bijlage 2: reacties concept actieplan april 2018

Feedback TLN op concept actieplan (april 2018)	Reactie gemeente Zwolle
Ten eerste een mooi plan. Complimenten voor de stimuleringsregeling cargobike. Deze is voor zover ik weet uniek. Tevens is het goed dat ondernemers in de plannen worden betrokken en er gekeken wordt naar andere steden. Onlangs heeft Den Haag ook een convenant ondertekend. Deze zou wat TLN betreft ook een goed voorbeeld kunnen zijn.	Dank! Het convenant van Den Haag gebruiken we ter inspiratie.
Op landelijk niveau wordt onder regie van I&W een masterplan bestelauto's ontwikkeld met als doel om zero-emissie voertuigen te stimuleren. Dit met als sterke ambitie om in 2025 met zero-emissie bestelverkeer de binnenstad te bevoorraden.' (pagina 16). Het vervangen van full truck loads door bestelauto's niet wenselijk is. Om één vrachtauto te vervangen zijn 13 busjes nodig. Dus meer vervoersbewegingen waardoor congestie toeneemt en verkeersveiligheid vermindert. Zie ook https://www.tln.nl/actueel/nieuws/Paginas/Staatssecretaris-schone-vrachtautos-houden-toegang-tot-binnensteden.aspx	Deze opmerking is opgenomen als kritische noot in het actieplan (pagina 16).
Privileges voor ondernemers die al voor 2025 investeren in ZE-voertuigen. Deze zijn er blijkbaar nog niet en terecht dat de vraag in dit plan gesteld wordt. Mogelijkheden zijn: verruiming toegang buiten de venstertijden (voorbeeld Utrecht staat in plan) en meer laad- en losmogelijkheden. Wellicht is het gebruik busbanen nog een mogelijkheid (zoals in Groningen).	De eventuele mogelijkheid om gebruik te maken van busbanen door ZE-voertuigen is in het actieplan opgenomen als onderzoeksvraag bij het onderdeel 'schone logistiek' (pagina 16)
Voor de GD ZES voert Frits Lintmeijer (oud-wethouder Utrecht) gesprekken met een 14-tal gemeenten (wellicht is Zwolle hierbij aangehaakt). In een onlangs gehouden bijeenkomst o.l.v. Aad Veenman (boegbeeld Topsector en nu ook trekker van de GD ZES-tafel) gaf Frits aan dat met deze gemeenten is be(a)fgesproken om in 2018/2019 te komen tot een definitie van de binnenstad (staat ook al in jullie plan), incentives aan ondernemers die ZE-voertuigen inzetten voor 2025, handhaving (onderzocht moet worden of gebruik kan worden gemaakt van één gecombineerd systeem) en ook het verschonen van het gemeentelijk wagenpark is onderdeel van de gesprekken. TLN heeft aangegeven dat het goed zou zijn wanneer gemeenten en bedrijfsleven gezamenlijk een order voor een x-aantal ZE-voertuigen bij een van de grote truckfabrikanten kunnen neerleggen, zodat wanneer bijv. Volvo in 2019 ZE-trucks kan leveren, deze dan ook beschikbaar komen voor de Nederlandse markt. Ik wil dit idee ook aan jullie meegeven.	Dank. Dit wordt ter kennisgeving meegenomen. Bij een eventuele pilot in deze trant nemen we contact op met TLN.
Feedback Evofenedex op concept actieplan (april 2018)	Reactie gemeente Zwolle
Evofenedex staat positief tegenover de actieve houding die de gemeente Zwolle inmiddels inneemt t.a.v. stadslogistiek voor het kernwinkelgebied. Wij zijn verheugd dat de gemeente vorig jaar de Green deal Zes heeft ondertekend en dat er pilots zijn gestart op het gebied van horeca belevering (stop&drop), cityhub en overslagpunten. Ook de vrachtfietsactie ondersteunen wij van harte! Wij zijn graag bereid om een actieve rol te spelen bij de verdere uitrol van de pilots d.m.v. publicatie op onze website en in onze bladen en vermelding bij leden (bijeenkomsten).	Dank!
<i>Wel privileges/ geen verkrapping venstertijden</i> Om innovaties te stimuleren zijn wij voorstander van het geven van privileges aan leveranciers en vervoerders die investeren in bundelingsinitiatieven en elektrisch aangedreven voertuigen. Een verkrapping van venstertijden voor fossiel aangedreven vracht- en bestelauto's wijzen wij op dit moment af. Een dergelijke verkrapping voor deze voertuigen leidt door het ontbreken alternatieven tot inefficiënte logistiek, hogere kosten, meer drukte in het kernwinkelgebied tijdens de venstertijden, meer voertuigkilometers en CO2 uitstoot. De beschikbaarheid en inzetbaarheid (wat betreft techniek/actieradius) van elektrisch aangedreven voertuigen is op dit moment helaas nog zeer beperkt. Massaproductie van elektrische vrachtauto's verwachten wij pas vanaf 2022. Het aandeel elektrische bestelauto's bedraagt momenteel circa 1%. Een landelijk bestelautomasterplan moet grootschalige en economische rendabele inzet mogelijk maken. Het Rijk heeft voornemens voor een dergelijk plan, inclusief financiële stimulering.	Dit is ter kennisgeving meegenomen.
<i>Slimmere en schonere distributie: wel realistisch en werkbaar.</i> Wij ondersteunen de doelstelling om te komen tot een slimmere en schonere stadsdistributie. Evenals Zwolle hebben wij de Green Deal Zes ondertekend. Wel vinden wij dat de maatregelen om te komen tot een emissieloze stedelijke distributie realistisch en werkbaar moeten zijn. Dit zorgt immers voor draagvlak onder de diverse stakeholders en voor maatregelen die effectief zijn. Bij het nemen van maatregelen is actieve betrokkenheid van vervoerders, leveranciers en binnenstadsondernemers voor ons essentieel. Overwegingen en motieven om al dan niet aan de slag te gaan met verduurzaming of bundeling van goederenstromen bij bedrijven dienen bij het uitwerken van plannen en beleid meegenomen te worden. Op basis hiervan kunnen mogelijke belemmeringen worden weggenomen en realistische en werkbare plannen en maatregelen worden uitgewerkt.	Dit is ter kennisgeving meegenomen.
<i>Zorg voor goede onderbouwing van beleid en maatregelen</i> Het actieplan trekt conclusies en doet aanbevelingen op basis van een onderzoek dat door twee studenten vorig jaar is uitgevoerd. Dit onderzoek levert weliswaar inzicht in in karakteristieken van de bevoorrading maar biedt een te smalle basis als onderbouwing voor wijziging van beleid en uitvoering van specifieke maatregelen. Nader (praktisch) onderzoek naar de karakteristieken van bevoorrading waarbij motieven en wensen van diverse stakeholders zijn meegenomen vinden wij noodzakelijk bij de uitwerking van beleid en maatregelen. Dit onderzoek kan overigens prima door (groepen van) studenten worden uitgevoerd met actieve betrokkenheid van belanghebbenden en stakeholders.	In het actieplan is een nieuw hoofdstuk monitoring en evaluatie opgenomen (hoofdstuk 3.6). Daarnaast is in het actieplan aangegeven dat het gewenst is per pilot een passende 0 en 1-meting uit te voeren (pagina 11 en 24)