

Inspraakrapport

Ruimte voor Zero Emissie Stadslogistiek

**Gemeente Groningen
Januari 2021**

Inhoud

1. Toelichting op het inspraakrapport	3
1.1	Inspraakperiode
1.2	Klankbordgroep
1.3	Bijeenkomsten
1.4	Wat doen we met de reacties
2. Samenvatting en conclusies inspraak- en overlegreacties	5
2.1	Maatregelen voor bestel en vrachtverkeer
2.2	Ontheffingenbeleid
2.3	Ontheffingen ZE-zone
2.4	Wonen in de binnenstad
2.5	Bewonersbetrokkenheid
2.6	ZE en veiligheid
2.7	Inzet grote vrachtwagens
2.8	Handhaving en privacy
2.9	Van conceptvisie naar definitieve maatregelen
3. Ingekomen inspraakreacties	12
4. Inspraakverslag Klankbordgroep	31
4.1	Inleiding
4.2	Transport en Logistiek Nederland (TLN) en evofenedex
4.3	VNO-NCW Noord en MKB Noord
4.4	Koninklijke Horeca Nederland (KHN)
4.5	Groningen City Club (GCC)
4.6	Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH)
4.7	Stichting Energy Expo
5. Verslagen overleggen	43
5.1	TLN evofenedex
5.2	GCC
5.3	VNO-NCW Noord en MKB Noord
5.4	KHN
5.5	Algemene bijeenkomst 1
5.6	Algemene bijeenkomst 2
5.7	CVAH
5.8	Extra bewonersbijeenkomst A-kwartier (1)
5.9	Extra bewonersbijeenkomst Martinierkhof en binnenstad Oost
5.10	Extra bewonersbijeenkomst A-kwartier (2)
5.11	Extra bewonersbijeenkomst 1, Steenhouwerskade en Sledemennerbuurt (1)
5.12	Extra bewonersbijeenkomst 2, Steenhouwerskade en Sledemennerbuurt (2)

Hoofdstuk 1. Toelichting op het inspraakrapport

Groningen behoort tot de snelst groeiende steden van Nederland. Dat zien we aan het groeiend aantal inwoners, meer eenpersoonshuishoudens, meer economische en bouwactiviteit en meer mobiliteit. De toename van logistiek verkeer blijft de komende jaren aanhouden en gaat in de binnenstad gepaard met congestie, verkeersonveilige situaties voor voetgangers en fietsers, geluidsoverlast en problemen met de luchtkwaliteit. Tegelijkertijd willen we dat de stad aantrekkelijk blijft voor bezoekers en dat horecaondernemers, winkeliers en alle andere bedrijven die gevestigd zijn in de binnenstad goed kunnen ondernemen. De urgentie om stedelijke logistiek anders te organiseren is voor iedereen voelbaar. Ondernemers, vervoerders en overheid moeten in actie komen om Stadslogistiek schoner, efficiënter en met minder overlast te organiseren.

De transitie naar een efficiëntere en schonere Stadslogistiek vraagt om nieuwe beleidskaders. We zien een toekomst voor ons met minder en schone voertuigen in de binnenstad. En waar mogelijk ook voertuigen die beter passen bij de maat en schaal van onze binnenstad, zoals kleine elektrische vrachtvoertuigen en cargobikes. Deze beleidskaders zijn opgeschreven in de conceptvisie Ruimte voor ZES, waar dit inspraakverslag onderdeel van is.

1.1 Inspraakperiode

De conceptvisie Ruimte voor Zes is door het College van Burgemeester en Wethouder vrijgegeven voor inspraak op 25 maart 2020. Gedurende de inspraakperiode was het de bedoeling op allerlei manieren ruchtbaarheid te geven aan de conceptvisie en betrokkenen de gelegenheid te bieden te kunnen reageren. Covid-19 gooide echter roet in het eten. Omdat onduidelijk was hoe het virus zich zou ontwikkelen, is gekozen om de inspraakperiode te verplaatsen tot na de zomervakantie en wel van 24 augustus 2020 tot 5 oktober 2020.

Toen bleek dat het virus voorlopig nog wel onderdeel van ons leven zou blijven, hebben we gezocht naar een vorm van inspraak, waarbij zo goed mogelijk rekening hielden met de maatregelen, maar iedereen wel de gelegenheid gaven te reageren op de concept visie. De volgende middelen zijn hiervoor ingezet:

- Huis-aan-huis-mailing in binnenstad + De Westerhaven met brief, uitnodiging voor bijeenkomsten en folder.
- Twee algemene informatiebijeenkomsten.
- Vijf bijeenkomsten voor de achterban van de klankbordgroepen.
- Digitale sessies met bewoners.
- Inzet van LinkedIn-campagne en Facebook-campagne.

Dit inspraakverslag omvat alle binnengekomen reacties die tijdens in de inspraakperiode zijn binnengekomen, en ook samenvattingen van de gesprekken die we met diverse gesprekspartners gehad hebben. In paragraaf 2.9 geven we aan hoe we de verschillende belangengroepen hebben betrokken en is een terugblik op participatietraject opgenomen.

1.2 Klankbordgroep

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 een convenant uitgewerkt. Het convenant is samen met de Klankbordgroep Stedelijke Logistiek Groningen opgesteld. Deze klankbordgroep bestaat uit afgevaardigden van Transport en Logistiek Nederland (TLN), Evofenedex, VNO-NCW Noord, MKB-Noord, Koninklijke Horeca Nederland (KHN), Groningen City Club (GCC), Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH) en Stichting Energy Expo.

De klankbordgroep is tijdens het opstellen van de visie steeds betrokken geweest en heeft actief meegedacht. Over het algemeen kan de klankbordgroep zich zeer goed vinden in de visie en steunen de leden de ambitie om te streven naar duurzame en uitstootvrije stadslogistiek. Wel stellen zij kritische vragen over de praktische kant van de implementatie van de zero-emissie zone en het uitbreiden van het venstergebied. Deze worden opgepakt bij de uitvoering hiervan.

Een uitgebreid inspraakverslag van de klankbordgroep op de conceptvisie staat in hoofdstuk 4. De gesprekken die wij vervolgens hebben gevoerd met de achterban van de verschillende klankbordgroepleden staan in hoofdstuk 5.

1.3 Bijeenkomsten

Zoals genoemd zijn er tijdens de inspraakperiode meerdere bijeenkomsten georganiseerd, zowel met afgevaardigden van organisaties als bijeenkomsten met individuele ondernemers en bewoners. Deze bijeenkomsten hadden als doel om op te halen of de diverse vervoerders, ondernemers en bewoners zich konden vinden in de concept visie. Ook konden tijdens de bijeenkomsten vragen rechtstreeks beantwoord worden.

Over het algemeen is er veel bijval voor de conceptvisie. Vrijwel iedereen kan zich vinden in een schonere en meer leefbare binnenstad. Toch zijn er nog een aantal zorgpunten benoemd door de verschillende partijen. De verslagen van deze bijeenkomsten staan in hoofdstuk 5.

1.4 Wat doen we met de reacties

De conceptvisie is getoetst aan de hand van de binnengekomen schriftelijke reacties en de vele gesprekken die gevoerd zijn. We hebben gekeken waar de visie nog aangescherpt of juist versoepeld kan worden. De gesprekken met ondernemers, leveranciers en bewoners hebben op een aantal punten tot wijzigingen in deze definitieve visie geleid. Ook heeft voortschrijdend inzicht, duidelijkere standpunten vanuit het Rijk over de overgangsregeling naar de zero-emissiezone en een aanvullend verkeersonderzoek door Goudappel Coffeng tot aanpassingen geleid. De belangrijkste verschillen tussen de conceptvisie en de definitieve visie staan in paragraaf 2.9.

Hoofdstuk 2. Samenvatting inspraakreacties en gemeentelijk standpunt

2.1 Maatregelen voor bestel en vrachtverkeer

De conceptvisie Stadslogistiek gaat over maatregelen voor bestel- en vrachtverkeer. Er zijn daarom geen maatregelen voor personenauto's, taxi's, brommers en scooter in opgenomen.

In de gemeenteraad is de vraag om brommers en scooters al dan niet te verbieden besproken in 2020. De gemeente verkent momenteel de mogelijkheden om een zogenaamde gezondheidszone in te stellen in de binnenstad op basis waarvan vervuilende brommers en scooters geweerd kunnen worden. De voor- en nadelen van het instellen van zo'n zone worden meegenomen in de besluitvorming.

Ontheffingen voor taxi's worden overigens wel meegenomen in de herziening van het ontheffingenbeleid in 2021.

Gestalde cargobikes nemen veel ruimte in. Het is niet de bedoeling dat dit soort fietsen gaan functioneren als een verkapte vorm van reclame in de openbare ruimte. De komende jaren blijven we de situatie in de openbare ruimte in de gaten houden. Indien nodig en mogelijk zullen wij hier in de toekomst een stallingsverbod voor instellen.

Bestel- en vrachtwagens mogen alleen 's ochtends de zone in en moeten vanaf 2025 voldoen aan de eisen van de ZE-zone.

2.2 Ontheffingenbeleid

In 2021 zal het ontheffingenbeleid voor het venstertijdengebied worden herzien. We kijken hierbij zowel naar de inhoudelijke kaders (Wanneer komt u in aanmerking voor een ontheffing?) als naar het gebruiksgemak (Hoe vraagt u een ontheffing aan?).

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

- We kijken naar de behoefte van bewoners.
- We kijken naar de kaders die voor taxi's gaan gelden.
- We kijken naar welke maatwerkoplossingen voor de roeiverenigingen een werkbare oplossing gaan bieden.
- We onderzoeken of we op bepaalde locaties de bevoorrading en het uitstellen van terrassen en reclame op elkaar kunnen afstemmen.
- We gaan de mogelijkheden onderzoeken van een avondvenster tussen 18.00 en 20.00 uur voor supermarkten op basis van een ontheffing.
- Wellicht zijn er ook bevoorradingsmogelijkheden vroeg in de ochtend tussen 5.00 en 7.00 uur, als er gewerkt kan worden met stille bevoorradingconcepten.
- Pas over een aantal jaar zullen we uitwerken welke categorieën/bedrijven in aanmerking kunnen komen voor een ontheffing van de Zero Emissie regels. Deze zone treedt immers ook pas in 2025 in werking. Er is eerst meer duidelijkheid nodig over de beschikbaarheid en kosten van elektrische voertuigen.

- We vinden de suggestie om de binnenstadbewoners de regie te geven over ontheffingen voor hun leveranciers een interessante gedachte. Dit nemen we mee in de inkoop/ontwikkeling van het nieuwe ontheffingsysteem

Bevoorravingsvenster van 05.00 tot 12.00 uur

De tijden van het bevoorravingsvenster veranderen niet met de voorgestelde maatregelen in de Visie Stadslogistiek. In de huidige situatie geldt ook al het tijdsvenster van 05.00 tot 12.00 uur.

Aanrijroutes en laad- en losplekken

In de uitwerking van het nieuwe ontheffingsbeleid gaan we de routes voor logistiek verkeer nader onderzoeken. We brengen in beeld of de huidige eenrichtingsstraten efficiënt werken voor de leveranciers en waar de huidige situatie met eenrichtingsverkeer tot overlast voor de omgeving leidt. Ook brengen we in beeld welke locaties juist wel of juist niet geschikt zijn voor het laden- en lossen. We kijken daarbij naar de overlast voor de omgeving. Bij het aanwijzen van nieuwe laad- en losplekken gaan we namelijk rekening houden met de ligging van woningen. Zo proberen we doe overlast zoveel mogelijk in te perken.

Laden en lossen is iets anders dan parkeren

Een ontheffing voor het laden en lossen van goederen is niet bedoeld om mee te parkeren in de binnenstad. Voor alle motorvoertuigen geldt dat er alleen geparkeerd mag worden op de daarvoor bedoelde plekken (in parkeervakken en parkeergarages). Alleen voertuigen die ter plaatse noodzakelijk zijn voor de werkzaamheden kunnen toestemming krijgen om buiten parkeervakken te mogen staan, denk hierbij bijvoorbeeld aan een betonwagen.

De regels en gedragsregels voor het laden en lossen werken we in 2021 uit in een digitale folder en in een informatiecampagne voor bewoners, ondernemers en vervoerders.

Voordelen voor ZE-voertuigen

Tijdens de transitiefase naar volledig schone bevoorrading in de hele binnenstad bieden we ruimere bevoorradingstijden aan elektrische voertuigen. Met dit privilegebeleid bieden we voordelen aan bedrijven die duurzaam investeren. Zodra er alleen nog maar schone voertuigen in het gebied mogen komen, zullen de ruimere bevoorradingstijden voor elektrische voertuigen vervallen

Beveiligd transport / goederen met hoge waarde

Het transport van goederen van hoge waarde vraagt soms om een specifieke aanpak. Deze goederen moeten vanwege veiligheid en verzekering zonder tussenstop naar een landelijk verzamelpunt vervoerd worden. Momenteel zijn er zeer beperkt elektrische voertuigen beschikbaar die deze afstanden kunnen afleggen. We verwachten dat met de overgangsregeling voor bestelbussen (met Emissieklasse 6 tot 1 januari 2028) er wel tijdig mogelijkheden voor het juiste transport zijn. Mocht tegen die tijd blijken dat dat redelijkerwijs niet mogelijk is, dan kunnen wij alsnog overwegen hiervoor een regel op te nemen in het ontheffingenbeleid.

2.3 Ontheffingen Zero-emissie zone

Met het invoeren van de ZE-zone vragen van onze ondernemers om duurzaam te investeren. Pas over een aantal jaar zullen we uitwerken welke categorieën/bedrijven in aanmerking kunnen komen voor een ontheffing van de Zero Emissie regels. Daarvoor is eerst meer duidelijkheid nodig over de beschikbaarheid en kosten van elektrische voertuigen. Voor ondernemers die onevenredig hard worden getroffen door de invoering van de ZE-zone is er een mogelijkheid om een ontheffing te verlenen. De kaders hiervoor werken we uit in het ontheffingenbeleid.

Er is een landelijke overgangsregeling voor vrachtwagens en bestelwagens die ondernemers wat meer tijd geeft om te investeren in een emissievrij voertuig. Hieronder hebben wij de basisregels en de overgangsregels van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek samengevat. Deze afspraken bieden bewoners, ondernemers en bedrijven duidelijkheid en tijd om investeringen te plannen.

1. Basisafspraken:

- Gemeenten kondigen minimaal vier jaar voor de invoering de ligging en omvang van de zero-emissiezone aan. Dit is belangrijk om vroegtijdig aan iedereen duidelijkheid te geven.
- Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten zero-emissie aan de uitlaat zijn om de zero-emissiezone voor stadslogistiek in te mogen.
- Alle bestel- en vrachtauto's die rondrijden in de zero-emissiezone moeten vanaf 1 januari 2030 zero-emissie aan de uitlaat zijn.

2. Overgangsregeling vrachtauto's:

- Euro VI-vrachtwagens die op 1 januari 2025 maximaal 5 jaar oud zijn (bakwagens) respectievelijk maximaal 8 jaar oud zijn (trekker-opleggercombinatie) mogen uiterlijk tot 1 januari 2030 de zone in rijden.
- Plug-in hybride vrachtauto's hebben tijdelijk, tot 1 januari 2030, toegang tot de zero-emissiezone voor stadslogistiek, als zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden.

3. Overgangsregeling bestelauto's:

- Bestelauto's met minimaal Emissieklasse 5 hebben tot 1 januari 2027 onbeperkt toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek.
- Bestelauto's met minimaal Euroklasse 6 hebben tot 1 januari 2028 onbeperkt toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek.

4. Lokaal maatwerk:

Door de (lokale) wegbeheerder kan (tijdelijk) ontheffing van bovenstaande landelijke kaders worden verleend. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Vanwege financiële redenen meer tijd gunnen om de overstap naar zero-emissie bestel- en vrachtauto's te maken (hardheidsclausule).
- Voor een specifiek gebruik, waarvoor nog geen zero-emissie voertuig beschikbaar is
- Voor bijzondere voertuigen, zoals invalidevoertuigen e.d.
- Voor particulieren die een bestel- of vrachtauto niet bedrijfsmatig gebruiken.
- Onvoorzienbare omstandigheden met onevenredige gevolgen voor een bedrijf (hardheidsclausule)

2.4 Wonen in de binnenstad

Met de Visie Stadslogistiek willen we de leefbaarheid in de binnenstad te vergroten. Daar hoort ook de woonkwaliteit van binnenstadbewoners bij. We realiseren ons dat er ook bestel- en vrachtwagens bij de woningen moeten kunnen komen voor bepaalde activiteiten.

In een deel van de binnenstad gelden de venstertijden al. Nu het venstertijdengebied wordt vergroot, zullen de venstertijden voor een grotere groep bewoners gaan gelden. Maar let wel, de venstertijden gelden alleen voor bestel- en vrachtwagens in het uitgebreide venstertijdengebied. De zone wordt een stuk groter. Dat realiseren wij ons. We zijn ervan overtuigd dat de leefbaarheid voor de binnenstadbewoners verbetert met de maatregelen die we nemen.

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

In 2021 zal het ontheffingenbeleid voor het venstertijdengebied worden herzien. We kijken hierbij ook nadrukkelijk naar de behoefte van binnenstadbewoners. Voor activiteiten die met spoed plaats moeten vinden of die redelijkerwijs niet (alleen) in de ochtend uitgevoerd kunnen worden, zullen onder voorwaarden ontheffingen mogelijk worden. Denk hierbij aan bijvoorbeeld een verhuizing of het verhelpen van een lekkage.

Overlast door laden en lossen

In de uitwerking van het nieuwe ontheffingsbeleid gaan we de routes voor logistiek verkeer nader onderzoeken. We brengen in beeld welke locaties juist wel of juist niet geschikt zijn voor het laden- en lossen. We kijken daarbij ook naar de overlast voor de omgeving en letten daarbij op de ligging van woningen. Zo proberen we de overlast zoveel mogelijk te beperken.

Laden en lossen tussen 5.00 en 7.00 uur

De tijden van het bevoorradingsvenster veranderen niet met de voorgestelde maatregelen in de visie. In de huidige situatie geldt ook al het tijdsvenster van 05.00 tot 12.00 uur. Vanwege milieuwetgeving mag er door het laden en lossen geen geluidsoverlast veroorzaakt worden vóór 7.00 uur in de ochtend. Wij willen ook dat de binnenstad een fijne plek is om te wonen, en daar hoort een goede nachtrust bij. Dit betekent dat er tussen 05.00 en 07.00 uur alleen stille activiteiten mogen plaatsvinden. Hoewel er weinig stille laad- en losconcepten beschikbaar zijn, willen we leveranciers deze mogelijkheid niet ontnemen.

Op zondagochtend laden en lossen

Zondag is een relatief rustige dag voor wat betreft verkeersintensiteiten in de binnenstad van Groningen. De overlast is daardoor beperkt. Er zijn bedrijven in de binnenstad die de bevoorradingsmogelijkheden op zondag hebben geïmplementeerd in hun bedrijfsvoering. We zien onvoldoende aanleiding om deze mogelijkheid weg te nemen.

2.5 Bewonersbetrokkenheid

In het voortraject hebben we met bewoners over stadslogistiek gesproken tijdens de vaste overlegmomenten tussen de gemeente en bewonersorganisaties. Tijdens de inspraakperiode hebben we voor binnenstadbewoners twee algemene informatiebijeenkomsten georganiseerd. Een aantal bewoners heeft in deze bijeenkomsten de zorg geuit dat hun belangen onvoldoende vertegenwoordigd zijn in de klankbordgroep Stedelijke logistiek. In deze klankbordgroep zitten vertegenwoordigers van belangenorganisaties zoals Groningen City Club, VNO-NCW, TLN, Evofenedex, Koninklijke Horeca Nederland en de Centrale Vereniging voor Ambulante Handel. Tot nu toe werden de belangen van de bewoners vertegenwoordigd door de gebiedsmanager Binnenstad.

Naar aanleiding van bovenstaand signaal van de bewoners hebben we een aantal online sessies georganiseerd om samen met een aantal bewoners wat dieper in te gaan op de wensen en zorgen

die de binnenstadsbewoners hebben ten aanzien van de logistiek in de binnenstad. Tijdens deze bijeenkomsten hebben we afgesproken dat we bij het opstellen van plannen en ontwikkelingen ten aanzien van Stadslogistiek in de toekomst de bewoners nauwer gaan betrekken. Dat doen we via de wijk- en buurtorganisaties en met oproepen via de informatiebrieven van de gemeente, de social media en de gezinsbode.

2.6 Zero-emissie en veiligheid

Geluid is een belangrijke factor in veiligheid op de weg voor alle voetgangers. Ook elektrische en hybride voertuigen moeten aan een minimum vereisten voldoen qua geluid ter bescherming van kwetsbare weggebruikers. Vanaf 1 juli 2019 moeten nieuwe EV's en hybrides voorzien zijn van een akoestisch waarschuwingsgeluid, zodat voetgangers en fietsers deze voertuigen goed horen aankomen. De Europese Commissie heeft dit Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS) verplicht gesteld. Het systeem moet bij snelheden tot 20 km per uur in werking treden.

In de inrichting van de openbare ruimte houden wij zoveel mogelijk rekening met kwetsbare weggebruikers, bijvoorbeeld door zones langs de gevelwanden te creëren waar voetgangers kunnen lopen zonder obstakels tegen te komen. Daarnaast is de binnenstad zo ingericht dat gemotoriseerd verkeer automatisch langzaam gaat rijden.

2.7 Inzet grote vrachtwagens

De inzet van een grote vrachtwagen is efficiënter dan de inzet van meerdere kleine. Wij zijn daarom in veel gevallen niet tegen de inzet van grote vrachtwagens. Grote vrachtwagens gaan regelmatig gepaard met veel overlast voor de omgeving. Dat willen wij zoveel mogelijk voorkomen en spreken de gebruikers hier daar waar mogelijk op aan. De geluidsoverlast door de koelingen zal in de toekomst verdwijnen. Bij het aanwijzen van nieuwe laad- en losplekken gaan we rekening houden met de ligging van woningen. Zo proberen we de overlast zoveel mogelijk in te perken.

2.8 Handhaving en privacy

Vanuit de handhavingstaak wil de gemeente samen met de burgers aan een leefbare omgeving werken. Dit betekent dat wij handhaven in de gebieden waar het nodig is, dit kan zijn op klachten, maar ook doordat wij er op dat moment onze surveillance doen en het dan constateren. We houden hierbij altijd het menselijk aspect in de gaten.

Het vergroten van het venstertijdgebied, het instellen van de zero-emissiezone en het instellen van camerahandhaving zorgen voor extra structurele kosten voor Toezicht & Handhaving. Hiervoor zijn vanaf 2021 structureel extra middelen opgenomen: namelijk 200 duizend euro in de begroting van toezicht & handhaving voor de hardware en het beheer/onderhoud daarvan.

De handhaving van de logistiek én de wet Mulder (foutparkeren) in de binnenstad krijgen extra capaciteit. Er moet immers in een groter gebied gehandhaafd worden. Hiervoor stellen we vanaf 2021 250 duizend euro beschikbaar. De verdeling van deze middelen in de vorm van inzet voor de verschillende handhavingstaken wordt nader vastgelegd binnen de directie Stadstoezicht.

Goed om te weten: de inzet van camera's wordt opgenomen in het privacy-register van de gemeente Groningen en voldoet aan de eisen van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG). De camera's registreren geen personen en maken ook geen opnames van personen. Alleen kentekens van overtreeders worden maximaal vijf jaar bewaard.

2.9 Van conceptvisie naar definitieve maatregelen

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

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

Begrenzing venstertijdengebied en zero-emissiezone

Het instellen van de zero-emissiezone voor stadslogistiek is een ambitie van de gemeente Groningen. Het is tevens een opgave vanuit het nationale Klimaatakkoord voor 30-40 Nederlandse steden. Het Klimaatakkoord spreekt van middelgrote zero-emissiezones; de binnensteden plus omliggende buurten/wijken. De zero-emissiezone die wij voorstellen is gelijk aan het vergrote venstertijdengebied per 2022, dat betekent dat straten zoals de Oude Kijk in't Jatstraat en de Astraat ook laad- en lostijden krijgen van 05:00 uur tot 12:00 uur. Op de kaarten hieronder staat in het blauw het huidige venstertijdengebied en in het roze het vergrote venstertijdengebied / zero-emissiezone. Dat is wel zo duidelijk voor iedereen en voorkomt een wirwar van verschillende zones. Dat betekent dat vanaf 2025 alleen nog schone, uitstootvrije voertuigen zijn toegestaan binnen de diepenring, bij winkelgebied Westerhaven (inclusief de Steenhouwerskade en de Sluiskade) en in de Sledemenerbuurt. Uitgezonderd zijn de Noorderhaven, Lopendediep, Spilsluizen, Turfsingel en het Schuitendiep, tussen de Visserbrug en de Steentilbrug. De zero-emissiezone geldt onder andere voor de bevoorrading van winkels en horeca, afvalinzameling en voor bouw-, klus- en evenementenverkeer.

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



Huidig venstertijdgebied



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

De Westerhaven en omgeving

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

Diepenring noord en oost

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

Instellen laad- en loszones

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

Ontheffingenbeleid

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

ontheffingen dan op drukke momenten en op drukke plekken". Daar zijn we nu preciezer in: we willen ontheffingen alleen toestaan op plekken waar geen overlast ontstaat. Ook gaan we een strikter ontheffingenbeleid hanteren met meer maatwerk per branche en willen we een digitaal ontheffingensysteem ontwikkelen waarbij gebruiksgemak voorop staat. In de gesprekken met belanghebbenden is gevraagd zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over wie voor een ontheffing in aanmerking komt.

Overgangsregeling voor vracht- en bestelwagens

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

Subsidieregeling

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

Betrekken bewoners

In het voortraject hebben we met bewoners over stadslogistiek gesproken tijdens de vaste overlegmomenten tussen de gemeente en bewonersorganisaties. Tijdens de inspraakperiode hebben we voor binnenstadbewoners twee algemene informatiebijeenkomsten georganiseerd. Een aantal bewoners heeft in deze bijeenkomsten de zorg geuit dat hun belangen onvoldoende vertegenwoordigd zijn in de klankbordgroep Stedelijke logistiek. In deze klankbordgroep zitten vertegenwoordigers van belangenorganisaties zoals Groningen City Club, VNO-NCW, TLN, Evofenedex, Koninklijke Horeca Nederland en de Centrale Vereniging voor Ambulante Handel. Tot nu toe werden de belangen van de bewoners vertegenwoordigd door de gebiedsmanager Binnenstad. We hebben toegezegd de bewoners beter bij de planvorming op gebied van stadslogistiek te betrekken. Bijvoorbeeld door (een afvaardiging van) bewoners aan te laten sluiten bij de klankbordgroep Stedelijke logistiek, een eigen klankbordgroep formeren of ambtelijk aansluiten bij bestaande overlegorganen van bewoners en gemeente.

Naar aanleiding van een verzoek van een aantal bewoners om door te praten over de visie hebben we een aantal online sessies georganiseerd. Daarin zijn we dieper ingegaan op de wensen en zorgen die de binnenstadbewoners hebben ten aanzien van de logistiek in de binnenstad. Tijdens deze bijeenkomsten hebben we afgesproken dat we bij het opstellen van plannen en ontwikkelingen ten aanzien van Stadslogistiek in de toekomst de bewoners nauwer gaan betrekken. Dat doen we via de wijk- en buurtorganisaties en met oproepen via de informatiebrieven van de gemeente, de social media en de gezinsbode.

Bij het opstellen van het nieuwe ontheffingenbeleid doen we een brede consultatie onder bewoners en bedrijven.

Extra campagnes over uitbreiding venstertijdengebied en invoering zero-emissiezone

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

Hoofdstuk 3. Ingekomen inspraakreacties

Reactie 1

“Allereerst is het voor bewoners van de Gelkingestraat een enorme overlast als deze straat sec wandelgebied zou worden. Een combinatie fietsen/wandelen en dan bij voorkeur wel tweerichtingsverkeer zou veel prettiger zijn. Als bewoner wil ik namelijk toch mijn fiets bij mijn huis kunnen krijgen, omdat deze daar binnen te stallen is. Je zult dus veel bewoners hebben die of toch fietsen of met de fiets aan de hand lopen (wat meer ruimte inneemt dan fietsen)

Daarnaast zou het prettig zijn als er een betere oplossing komt voor het regelen van een ontheffing in geval van verhuizen etc. Op dit moment moet dat aan een balie worden aangevraagd. Met de huidige technologie moet een digitale aanvraag makkelijk te realiseren zijn. Daarbij zou het fijn zijn als er ook gekeken wordt naar wat de parameters zijn voor het kunnen doen van een ontheffing. Nu staat er aangegeven dat het voor een verhuizing is, echter zijn er meerdere situaties waarin je hiervan gebruik zou willen maken. Denk aan de aanschaf van nieuwe meubels of de afvoer van zaken naar de stort. De huidige regelgeving werkt in de hand dat mensen zich niet aan het beleid houden.”

Antwoord gemeente Groningen

In de conceptvisie zijn geen plannen opgenomen om van de Gelkingestraat een voetgangersgebied te maken.

In 2021 zal het ontheffingenbeleid voor het venstertijdengebied worden herzien. We kijken hierbij zowel naar de inhoudelijke kaders (Wanneer komt u in aanmerking voor een ontheffing?) als naar het gebruiksgemak (Hoe vraagt u een ontheffing aan?).

Meer informatie over het ontheffingenbeleid leest u terug in paragraaf 2.2.

Reactie 2

“Afgelopen week ontving ik als binnenstadbewoner de brochure “Alles over een emissievrije binnenstad”, waar ik enthousiast over ben. Bij ‘meer weten’ staat dit mailadres, vandaar dat ik u hierbij mail met een vraag n.a.v. uw plannen.

Wat ik namelijk mis in de brochure, is een opmerking over het brommer- en scooterverkeer, dat sinds het begin van de coronacrisis enorm is toegenomen in de binnenstad.

Voor mijzelf als binnenstadbewoner, mijn burens en vele anderen die ik ken, verreweg de grootste bron van overlast. Qua geluid vele malen storender en indringender dan vracht- of bestelverkeer, plus de uitlaatgassen en het ‘scheuren’, waar je als voetganger of fietser steeds bedacht op moet zijn. Gelukkig is/wordt een deel van de scooters elektrisch, maar het merendeel is dat nog niet, en is zelfs opgevoerd.

Ik ben benieuwd of dit aspect ook wordt meegenomen in de plannen, of wat ik als stadsbewoner kan doen om dit punt onder de aandacht te brengen. Een melding bij de gemeente heeft (nog) geen reactie opgeleverd.”

Antwoord gemeente Groningen

De conceptvisie Stadslogistiek gaat over maatregelen voor bestel- en vrachtverkeer. Er zijn daarom geen maatregelen voor brommer- en scooterverkeer in opgenomen.

In de gemeenteraad is de vraag om brommers en scooters al dan niet te verbieden besproken in 2020. De gemeente verkent momenteel de mogelijkheden om een zogenaamde gezondheidszone in te stellen in de binnenstad op basis waarvan vervuilende brommers en scooters geweerd kunnen worden. De voor- en nadelen van het instellen van zo'n zone worden meegenomen in de besluitvorming.

Reactie 3

“Nu rijden er nog veel (vaak oude) vervuilende diesel taxi's en rijden er maar een paar elektrische taxi's. Wordt dit niet in het plan meegenomen of komt daar een aparte aanpak voor? Naast de milieuoverlast van de vervuilende en rumoerige diesel taxi's ondervinden wij als centrumbewoners ook last van taxi's door het onnodig claxonneren in de nacht en vroege ochtend. Graag zien we de taxi's verdwijnen uit het centrum.”

Antwoord gemeente Groningen

De conceptvisie Stadslogistiek gaat over maatregelen voor bestel- en vrachtverkeer. Er zijn daarom geen maatregelen voor taxi's in opgenomen. In 2021 zal het ontheffingenbeleid voor het venstertijdengebied worden herzien. We kijken hierbij ook naar de kaders die voor taxi's gaan gelden. Meer informatie over het ontheffingenbeleid leest u terug in paragraaf 2.2.

Reactie 4

“Ruimte voor jou ziet eruit als een mooi project en ik weet zeker dat het een succes gaat worden. Ik heb echter de volgende bezorgdheid:

Ik ben ontevreden over eventuele toestemming voor laden, lossen, ophalen, afleveren, wegwerkzaamheden of enige andere geluid genererende activiteit vanaf 05.00 uur in het stadscentrum - het is veel te vroeg in de ochtend.

Straten zijn smal met hoge, slecht geluidsgeïsoleerde gebouwen die ook als reflector voor geluid dienen, waardoor geluid gemakkelijk langs straten wordt doorgegeven. Als er om 05.00 uur zelfs relatief weinig geluid optreedt, maakt dit veel mensen wakker en veroorzaakt overlast.

In de binnenstad van Groningen wonen veel studenten, die normaal gesproken niet voor 08.00 uur opstaan (en alleen dan als er een les van 09.00 uur is).

Mensen die vanaf 05.00 uur werken, impliceren b.v. werknemers die om 04.00 uur opstaan en klanten die vanaf 05.00 uur beschikbaar zijn voor leveringen enz. - geen van beide zijn sociale of redelijke tijden. De geluidsregels zijn er niet voor niets - om mensen een goede nachtrust te bieden. Dus ik ben het er niet mee eens dat deze regels worden 'uitgerekt'.

Zo wordt mijn slaap momenteel bijvoorbeeld elke doordeweekse ochtend onderbroken door wegwerkzaamheden op het kruispunt Oude Boteringestraat/ Hardewikerstraat. Maandag 7 september werd ik om 6.15 uur gewekt door 'Traffic Service Nederland' die voor deze werkzaamheden bewegwijzering en slagbomen aan het bouwen was (in het donker). Sindsdien ben ik tussen 06.15 en 06.45 uur gewekt door onattente werkers die per busje aankomen, uitladen, metaalwerk verplaatsen en overlast veroorzaken. Hard werkgeluid vanaf 07.00 uur is nog te vroeg en zorgt voor overlast en

overlast voor bewoners. Het geluid van deze werken zou moeten in ieder geval tot 0800 worden beperkt.

Wil je de leefbaarheid in Groningen verbeteren, dan doe je dat niet door op ongezonde uren geluidsoverlast en overlast toe te staan! Er moet een balans zijn, anders wordt het stadscentrum onaangenaam om in te wonen.”

Antwoord gemeente Groningen

De tijden van het bevoorradingsvenster veranderen niet met de voorgestelde maatregelen in de conceptvisie. In de huidige situatie geldt ook al het tijdsvenster van 05.00 tot 12.00 uur.

Vanwege milieuwetgeving mag er als gevolg van laden en lossen geen geluidsoverlast veroorzaakt worden voor 7.00 uur in de ochtend. Wij willen ook dat de binnenstad een fijne plek is om te wonen, en daar hoort een goede nachtrust bij. Dit betekent dat er tussen 05.00 en 07.00 uur alleen stille activiteiten mogen plaatsvinden. Hoewel er weinig stille laad- en losconcepten beschikbaar zijn willen we leveranciers deze mogelijkheid niet ontnemen.

Reactie 5

“Stadslogistiek: prachtige plannen voor een begaanbare en gezonde binnenstad. De gemeente is met winkeliers en vervoerders druk in de weer geweest om een prachtig plan te smeden. Jammer dat bewoners nauwelijks bij de planvorming zijn betrokken. Fijn dat dat nu wél gebeurt.

Wat zijn hun wensen om de binnenstad leefbaar te houden?

Een paar voorbeelden waar in huidige plannen geen aandacht voor is:

- *Ik wil mijn ramen laten wassen / nieuwe kraan / schoorsteen vegen etc. etc. Deze kleine dienstverlener (zoals de loodgieter uit Uithuizen met vaak maar 1 of paar klanten in de binnenstad) dient te beschikken over een groene auto en kan alleen tot 12 uur terecht.*
- *Omdat ik zelf niet beschik over geschikt vervoer om al mijn windsurfspullen te vervoeren, word ik opgehaald door een vriend met een bestelbus. Zeker 20 keer per jaar.*
- *Er moet verhuisd worden. Helaas is de beschikbare bus niet elektrisch en redden we het niet in een halve dag.*
- *Worden pakketten aan het einde van de middag nog opgehaald bij o.a. PostNL punten? Of moeten we onze post buiten de zone brengen?*
- *Laden en lossen wordt geconcentreerd in een paar uur. Te beginnen vanaf 05.00 uur. Wat doet dat met de nachtrust voor de binnenstadbewoners?*
- *Dat deze beperkende zones zijn ingericht voor winkelstraten waar normale auto's ook niet zijn toegestaan, is begrijpelijk. Maar een groot deel van de binnenstad is geen exclusief domein voor fiets- en voetgangers en is ook geen winkelgebied.*
- *Juist de mix van wonen, recreëren en werken maken de binnenstad tot een bruisend en leefbaar geheel. De huidige voorgestelde maatregelen hebben veel voordelen voor de bezoekers en ook bewoners zullen ervan profiteren. Maar of de voordelen opwegen tegen het inperken van de bewegingsvrijheid van de bewoners die er 24 uur per dag leven, trekken wij sterk in twijfel.*

Oplossing VensterOntheffing App/Website

Tijdens de bijeenkomst werd aangegeven dat er met ontheffingen gewerkt zou kunnen worden. Dat zou dan een taak zijn voor de gebruiker (lees loodgieter uit Uithuizen) om dat te regelen. Een tijdrovend en lastig administratief proces voor die enkele keer dat het voor komt.

Daarom: Leg het regelen van dergelijke ontheffing in handen van de bewoners. Een app en internetsite vergelijkbaar met de bezoekersvergunning zoals die wordt gebruikt voor de schildwijken. Op het moment dat de 'Loodgieter uit Uithuizen' aankomt bij zijn klant in de binnenstad, wordt het kenteken doorgegeven door de bewoner via de site of app. Deze melding haalt dan automatisch het kenteken weg uit het BigBrother camerasysteem.

De eerste 30 minuten zijn er geen kosten verbonden aan deze melding (= termijn van laden en lossen inclusief in- en uitrijden). Duurt het bezoek langer, dan wordt automatisch het parkeertarief voor de binnenstad doorberekend aan de bewoner.

Afmelden is niet nodig, want ik neem aan dat de camera ook het vertrek registreert.

Ik hoop dat de geschetste problemen en de voorgestelde of vergelijkbare oplossing kunnen worden opgenomen in de plannen. Het houdt de binnenstad ook voor de ruim 10.000 bewoners van de binnenstad leefbaar!"

Antwoord gemeente Groningen

De intentie van de conceptvisie is de leefbaarheid in de binnenstad te vergroten. Daar hoort ook de woonkwaliteit van binnenstadbewoners bij. We realiseren ons dat er ook bestel- en vrachtwagens bij de woningen moeten kunnen komen voor bepaalde activiteiten, zoals ook door de indiener omschreven.

Venstertijden

In een deel van de binnenstad gelden de venstertijden al. Nu het venstertijdengebied wordt vergroot, zullen de venstertijden voor een grotere groep bewoners gaan gelden. In 2021 zal het ontheffingenbeleid voor het venstertijdengebied worden herzien. We kijken hierbij ook naar de behoefte van binnenstadbewoners. Als de activiteiten noodzakelijk zijn en niet redelijkerwijs in de ochtend plaats kunnen vinden, zullen onder voorwaarden ontheffingen mogelijk worden. Meer informatie over het ontheffingenbeleid leest u terug in paragraaf 2.2.

Zero Emissie Zone

De ZE-zone geldt voor bestel- en vrachtwagens. De maatregelen hebben geen invloed op personenvoertuigen. Voor bestel- en vrachtwagens gelden de regels voor ZE-zones zoals de brancheorganisaties, de betrokken Nederlandse gemeentes en het Rijk zijn overeengekomen in de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.

De basisregels en de overgangsregels van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek hebben wij samengevat in paragraaf 2.3. Deze afspraken bieden bewoners, ondernemers en bedrijven duidelijkheid en tijd om investeringen te plannen.

Ontheffingenbeleid

We vinden de suggestie om de binnenstadbewoners de regie te geven over ontheffingen voor hun leveranciers een interessante gedachte. Dit nemen we mee in de inkoop/ontwikkeling van het nieuwe ontheffingensysteem. Meer informatie over het ontheffingenbeleid leest u terug in paragraaf 2.2.

Reactie 6

“Ben een Ondernemer Aan de Herestraat. Ik maak mij ernstig zorgen over de toekomst!!!!

Wij hebben een specifiek beroep, en zijn afhankelijk van Gekoelde auto, (regels HACCP), we leveren aan het UMCG, horeca, Gemeente, Provincie, daarom heeft Hanos ook keurig de motor aanstaan om producten koel te houden, wat gewoon een verplichting is.

Kan ik straks mijn vak nog wel uitvoeren, doordat ik al in de binnenstad gevestigd ben, nu buiten het emissie gebied, maar straks erin. Kan ik nog wel bij mijn pand komen, en gaan op de tijden wat nodig is.

Ik sta nu in de garage einde straat geparkeerd, en doe zo veel mogelijk in de ochtend mijn bestellingen.

Maar nu, ik heb regelmatig klanten (ook Gemeente zelf) die in de middag nog gebak of een bruidstaart nodig hebben, kan dat dan nog wel?

Ik ben uiteraard bezig om te kijken naar een auto met op electric en gekoeld, wij kunnen niet een taart via een bezorgservice meegeven, het is geen postpakket.

Dus mijn vraag kom ik in aanmerking voor ontheffingen? Om mijn vak in de mooiste straat van de Stad te blijven doen. Hetzelfde geldt voor de zaterdagavond als ik mijn horecaklanten voorzie van vers gebak voor de zondag. Dat kon altijd prima, maar nu niet meer.

Het allerbelangrijkste is dus ook, kan ik in 2025 mijn werk nog doen, of moet ik mijn huur opzeggen en vertrekken uit de stad.”

Antwoord gemeente Groningen

We willen het ondernemen in de binnenstad niet onmogelijk maken. Wel vragen we van onze ondernemers duurzaam te investeren.

De Zero Emissie Zone treedt in 2025 in werking. Nieuwe bestel- en vrachtwagens mogen vanaf dat moment geen schadelijke uitlaatgassen meer uitstoten. Voor bestaande voertuigen geldt een overgangsregeling.

- Bestelauto's met minimaal Emissieklasse 5 hebben tot 1 januari 2027 onbeperkt toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek.
- Bestelauto's met minimaal Euroklasse 6 hebben tot 1 januari 2028 onbeperkt toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek.

Deze overgangsregeling is tot stand gekomen met instemming van de branchevereniging VNO-NCW. Wij zien deze overgangsregeling als realistisch en redelijk.

Ontheffingenbeleid

In 2021 zal het ontheffingenbeleid voor het venstertijdengebied worden herzien. Pas over een aantal jaar zullen we uitwerken welke categorieën/bedrijven in aanmerking kunnen komen voor een ontheffing van de Zero Emissie regels. Daarvoor is eerst meer duidelijkheid nodig over de beschikbaarheid en kosten van elektrische voertuigen. Meer informatie over het ontheffingenbeleid leest u terug in paragraaf 2.2.

Reactie 7

“Onderstaand een aantal aandachtspunten van ons, als bewoners van de binnenstad. Dit n.a.v. de bijeenkomst op 14/9 in het Forum.

- Voorstel geen grote vrachtwagens meer toe te laten, met geluid van motor, het uitladen maar ook van koeling. Chauffeurs kiezen nu een parkeerplek die ze als HUB gebruiken: met rolcontainers worden veel bedrijven (cafés en restaurants) in een heel groot gebied, lopend, voorzien van hun bestellingen. Ondertussen staat er een grote vrachtwagen onbemand, 1.5 uur lang, met geluidsoverlast (voor ons woonhuis en dit 's morgens, 6 dagen per week). Zo mogelijk worden stille vrachtwagens ingezet maar het uitladen en de koelingen blijven geluidsoverlast geven. Beperk de uitlaadduur. Kan er een andere uitlaadplek worden aangewezen, waar geen overlast wordt ondervonden van de vrachtwagen (o.a. Hanos), ze hebben hier nl niet veel te lossen en staan op de busbaan. Contact met planner van Hanos heeft niets opgeleverd. Ook een wisselende parkeerplek zou al beter zijn. Kleinere vrachtwagens in de binnenstad is ons voorstel, zij kunnen, binnen de vastgestelde tijden, over de ventweg de bedrijven kort aandoen en goederen afleveren.*
- De vastgestelde laad en lostijden in de binnenstad zijn vastgesteld voor bedrijven van 5.00-12.00 uur. Voorstel is een ruimere mogelijkheid voor bewoners in de binnenstad aan te bieden om, met eigen personenauto, hun woonhuis te bereiken. Wonen vraagt een andere, ruimere aanpak. Je moet soms iets of iemand kunnen afzetten zonder eerst een aanvraag te moeten doen.*
- Cameratoezicht i.v.m. toezicht toelevering goederen wordt ingezet, ook als preventief middel, 24 uur per dag.....deze aanpak moet de privacy van de bewoners en hun bezoekers in de binnenstad wel waarborgen. Hoe gaat dat?*
- Voorkom dat overal grote fietskarren met reclame-uitingen voor winkels en bedrijven komen te staan door gemeentelijke aanmoediging dat het goed is klein te transporteren voor iedereen (maar dat dan wel blijkt dat iedereen de cargo fiets wel ergens parkeren moet).*
- Tijdens de bijeenkomst op maandag 14/9 bleek dat veel bewoners aanwezig waren en veel van zich lieten horen, ze zijn goed op de hoogte van wat er speelt en wat verbetering vraagt in de binnenstad. De Gemeente Groningen geeft aan graag een bewoonde binnenstad te willen hebben en zou daarom de bewoners als aparte groep eens kunnen uitnodigen wat er zoal speelt voor hen. Ik denk dat een gesprek met de bewoners die aanwezig waren bij de bijeenkomst op maandag 14/9 maar misschien ook die van dinsdag 22/9 daarna, veel inzicht kan geven hoe de binnenstad voor bewoners ook prettig bewoonbaar blijft. En misschien ook in ruimere zin dan de stadslogistiek.*
- Handhaving.....niet alleen handhaving bij de gemeente na een klacht of melding maar als plezierige aanwezige en handhavende beroepsgroep. “*

Antwoord gemeente Groningen

Grote vrachtwagens

De inzet van een grote vrachtwagen is efficiënter dan de inzet van meerdere kleine. Wij zijn daarom in veel gevallen niet tegen de inzet van grote vrachtwagens. Grote vrachtwagens gaan regelmatig gepaard met veel overlast voor de omgeving. Dat willen wij zoveel mogelijk voorkomen. De geluidsoverlast door de koelingen zal in de toekomst verdwijnen. Bij het aanwijzen van nieuwe laad-

en losplekken gaan we rekening houden met de ligging van woningen. Zo proberen we doe overlast zoveel mogelijk in te perken.

Ontheffingen

In 2021 zal het ontheffingenbeleid voor het venstertijdengebied worden herzien. Meer informatie over het ontheffingenbeleid leest u terug in paragraaf 2.2.

Privacy en handhaving

Ten aanzien van het opslaan van kentekengegevens wordt voldaan aan de wettelijke kaders voor de bescherming van privacy. Dit betekent dat kentekens een maximale wettelijke periode op een versleutelde wijze bewaard zullen worden. Deze bewaartermijn is voor kentekens die geen overtreding hebben gegaan, maximaal 72 uur en voor kentekens die wel een overtreding hebben begaan 5 jaar. Meer informatie over privacy en handhaving leest u terug in paragraaf 2.8.

Gestalde vrachtfietsen

Gestalde cargobikes nemen veel ruimte in. Het is niet de bedoeling dat dit soort fietsen gaan functioneren als een verkapte vorm van reclame in de openbare ruimte. Indien nodig zullen wij hier in de toekomst een stallingsverbod voor instellen. De komende jaren blijven we de situatie in de openbare ruimte in de gaten houden.

Betrekken bewoners bij stadslogistiek

Op 6 oktober (2x) en 20 oktober hebben wij online gesprekken gevoerd met kleine groepjes van bewoners. Tijdens deze gesprekken zijn wij dieper op de materie ingegaan, vanuit het perspectief van de binnenstadsbewoner. We hebben onder meer afgesproken dat we bij het opstellen van het ontheffingenbeleid in 2021 ook specifiek met een groep/delegatie van bewoners in gesprek zullen gaan. Meer informatie over bewonersbetrokkenheid in paragraaf 2.5.

Reactie 8

“Wij schetsen hieronder de situatie in de Uurwerkersgang en komen als bewoners van de binnenstad van daaruit tot algemener punten die verband houden met de logistiek binnen de diepenring.

De Uurwerkersgang is, het zij in herinnering geroepen, een smalle steeg, zonder trottoirs, voor 1/3 niet toegankelijk voor autoverkeer [tomtom geeft dit verkeerd aan, wat tot overbodig verkeer voert dat aan komt rijden en weer achteruitrijdend verdwijnt; dit is doorgegeven aan de afdeling verkeer van de Gemeente, maar die deed daar niets mee], voor het resterende 2/3 deel geldt een parkeer- en wachtverbod. De steeg wordt primair gebruikt voor vele honderden fietsbewegingen per dag in verband met de horeca en het Harmonie-complex, door vele voetgangers voor horeca en Harmonie-complex, maar ook loopt de toeristische route voor stadswandelaars door de steeg. Daarnaast is er de aanzienlijke hoeveelheid logistieke bewegingen [ook in verband met het frequente verhuizen van studenten en van bewoners van het short stay-complex in de straat] plus de foutgeparkeerde personenauto's.

1. *Het ontheffingsbeleid: Er wordt in de directe omgeving niet alleen vaak bevoorrad en verhuisd, maar ook vaak gebouwd en verbouwd. Het laatste leidt tot de aanwezigheid van busjes van aannemers, schilders, loodgieters etc. die dagelijks rond 7.30 uur te gebruiken materiaal lossen, waarna de betrokken bussen veelal tot ongeveer 16.00 uur in de Uurwerkersgang worden geparkeerd. Ons is duidelijk geworden dat voor een aantal van deze busjes geen ontheffing is aangevraagd, kennelijk om op kosten te besparen. Onder het nieuwe beleid zullen deze busjes of buiten de diepenring blijven of alsnog een ontheffing aanvragen.*

Het merendeel van de hier geplaatste busjes heeft een ontheffing. Binnen de nieuwe plannen van de Gemeente is er sprake van te verlenen ontheffingen in verband met laden en lossen. Echter, bij ongewijzigd beleid zullen deze ontheffingen in de praktijk tegelijk ook ontheffingen voor het gedurende zeven of acht uur per dag parkeren binnen de diepenring zijn.

Het lijkt ons wenselijk of zelfs noodzakelijk om ontheffingen voor laden en lossen en ontheffingen voor parkeren van de betreffende voertuigen te ontkoppelen. Dit kan praktisch gezien onder meer door als Gemeente aan te geven waar precies, binnen en/of buiten de diepenring, zulke busjes van aannemers, loodgieters e.d. ná hun laden en lossen kunnen en mogen parkeren en/of waar precies zij niet mogen parkeren.

2. *De handhaving: Van handhaving in verband met het parkeren van busjes [en personenauto's] is in de Uurwerkersgang normaliter in het geheel geen sprake. Het komt betrekkelijk vaak voor dat fietsen van horeca-bezoekers, foutgeparkeerde personenauto's en busjes van aannemers, loodgieters etc. [onder meer door verkeerd plaatsen en door dubbel parkeren in de nauwe steeg] de steeg zodanig blokkeren dat de hulpdiensten niet door de steeg kunnen [de politie is hierdoor gestopt met het in de steeg patrouilleren per auto op avonden]. Overdag zijn er stewards/toezichhouders die zich beperken tot het reguleren van de plaatsing van fietsen. In verband met de bedoelde geparkeerde busjes en personenauto's ondernemen zij geen actie en zijn ze daartoe kennelijk ook niet bevoegd. Bij verkeerd en dubbel parkeren raakt voorts de steeg zodanig geblokkeerd dat fietsers niet of niet zonder afstappen kunnen passeren en ook voetgangers behoorlijk wat hinder ondervinden.*

Als gevolg van de nieuwe voornemens van de Gemeente zullen de hoeveelheid logistieke bewegingen en het aantal bij de logistiek betrokken eenheden [cargo-bikes of anderszins] duidelijk nog gaan toenemen. Dit vraagt naar onze mening om een behoorlijk omvangrijke handhaving met bevoegde toezichthouders binnen de diepenring naast de handhaving die aan de rand van de diepenring met behulp van camera's zal gaan plaatsvinden.

3. *De uitvoering: In de bijeenkomst van 14.09.2020 is gesproken over specifieke plaatsen voor omvangrijker laden en lossen en hebben wij ervoor gepleit om ook aan de geven waar laden en lossen níét zou mogen plaatsvinden. Wij hebben nogal regelmatig te maken met laden en lossen dat naar onze mening nodeloos plaatsvindt op anderhalve meter van onze woon- en werkruimtes.*

[Overigens, met het grootste deel van de betrokken chauffeurs is het slecht overleggen. Wanneer wij de betrokkene vriendelijk verzoeken om een auto drie meter te verplaatsen, waar ruimte is en niemand last heeft, krijgen we vaak met de volgende reacties te maken: de betrokkene beroept zich op de ontheffing en dat hij daarom zijn auto neer mag zetten waar hij dat wil; dat hij wel uitmaakt wat wij als overlast mogen ervaren; dat hij een hekel heeft aan 'ons soort mensen', om de woedender en ongezeglijkere verwensingen hier maar niet te noteren. Daarnaast zal eenieder bekend zijn met het welbekende 'vijf minuten maar', waarna het betrokken voertuig er nogal eens uren later nog staat. Wij vinden dat de Gemeente de uitvoering van de bestaande regelingen en voorgenomen plannen zodanig vorm moet geven dat wij als binnenstadbewoners niet met behoorlijk grote regelmaat in dit soort situaties verzeild raken.]

Het laden en lossen in de Uurwerkersgang vindt met grote regelmaat niet plaats op de daarvoor meest aangewezen plaatsen als gevolg van vooral de lang parkerende busjes van ondernemers, loodgieters etc. met ontheffing en voorts personenauto's van foutparkeerders. Bijna steeds kan de bierwagen van Heineken bij zijn wekelijkse bezoek niet laden en lossen totdat, tot grote woede van de betrokken chauffeur, twee, drie of meer van zulke busjes en auto's verwijderd zijn [totdat dit heeft plaatsgevonden blokkeert de bierwagen de steeg, veelal juist op het tijdstip dat het merendeel van de studenten per fiets en te voet bij het Harmonie-complex probeert te arriveren].

Wij vinden het daarom wenselijk dat de Gemeente op enigerlei wijze de chauffeurs van het bij de logistiek betrokken voertuigen [busjes, cargo-bikes etc.] duidelijk maakt – via plattegrondjes en/of borden – waar wel en/of niet geladen en gelost mag worden. Juist vanwege het toenemende aantal logistieke bewegingen neemt de noodzaak hiertoe naar onze mening in de nabije toekomst nog behoorlijk toe.

In dat verband dringt zich ook de vraag op of het niet door de Gemeente aan vrachtauto's van een bepaalde grootte verboden zou moeten worden om in bepaalde kleine straten te laden en te lossen. Uiteraard: behoudens ontheffingen. In het verleden loste Hanos bijvoorbeeld voor de hele buurt met een zeer grote, in de Uurwerkersgang geplaatste vrachtauto. Daarmee werd de doorgang voor fietsers en voetgangers nogal gehinderd en kon het overige laden en lossen gedurende de nodige tijd in het geheel niet plaatsvinden. De binnenstadcoördinator heeft daarop Hanos 'verboden' om nog langer op die manier hier te lossen."

Antwoord gemeente Groningen

Ontheffingenbeleid

Een ontheffing voor het laden en lossen van goederen is geen parkeeronthefing. Voor alle motorvoertuigen geldt dat er alleen geparkeerd mag worden op de daarvoor bedoelde plekken: op straat in parkeervakken en overdekt in parkeergarages. Alleen voertuigen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering ter plaatse, zoals betonwagens en hijskranen, kunnen toestemming krijgen om buiten parkeervakken te mogen staan. In 2021 presenteren we een informatiecampagne over de uitbreiding van het venstertijdengebied en regels met betrekking tot bevoorrading en parkeren. Meer informatie over het ontheffingenbeleid leest u terug in paragraaf 2.2.

Grote vrachtwagens

De inzet van een grote vrachtwagen is efficiënter dan de inzet van meerdere kleine. Wij zijn daarom in veel gevallen niet tegen de inzet van grote vrachtwagens. Meer informatie over de inzet van grote vrachtauto's staat in paragraaf 2.7.

Handhaving

Vanuit de handhavingstaak wil de gemeente samen met de burgers aan een leefbare omgeving werken. Dit betekent dat wij handhaven in de gebieden waar het nodig is, dit kan zijn op klachten, maar ook doordat wij er op dat moment onze surveillance doen en het dan constateren. Meer informatie over handhaving in paragraaf 2.8.

Cargobikes

Gestalde cargobikes nemen veel ruimte in. Het is niet de bedoeling dat dit soort fietsen gaan functioneren als een verkapte vorm van reclame in de openbare ruimte. De komende jaren blijven we de situatie in de openbare ruimte in de gaten houden. Indien nodig en mogelijk zullen wij hier in de toekomst een stallingsverbod voor instellen.

Reactie 9

“Vanuit de Koninklijke Groninger Roeivereniging De Hunze, de Groninger Studenten roeivereniging Aegir en de Algemene Groninger Studenten Roeivereniging Gyas zijn er een aantal vragen ontstaan na lezing van de conceptvisie ‘Ruimte voor Zero Emissie Stadslogistiek’.

Vanzelfsprekend staan wij achter de gedachten, de plannen en de uitvoering van een duurzame en uiteindelijk aan de “zero emission” norm voldoende binnenstad. Wij spreken onze leden en onze leveranciers hier ook al op aan.

Waar wij graag met U van gedachten over willen wisselen, is het vervoer van de roeiboten van roeivereniging De Hunze, gevestigd aan de Praediniussingel 32 te Groningen.

De roeiboten van de verenigingen Aegir, Gyas en De Hunze worden voor nationale en internationale wedstrijden en evenementen gezamenlijk vervoerd op de botenwagens van Aegir en Gyas. Zoals in de roeisport gebruikelijk is, wordt het vervoer niet op commerciële wijze uitgevoerd, maar enkel met de inzet van vrijwilligers tegen een minimale vergoeding van de kosten van de botenwagens om deze te kunnen laten rijden.

In de roeisport nemen deelnemende verenigingen hun eigen boten en riemen mee. Roeiboten zijn lange, smalle boten variërend in lengte van 7 meter voor een éénpersoonsboot tot een lengte van 18 meter voor een achtpersoonsboot. Voor het vervoer van dit type boten hebben Aegir en Gyas de beschikking over speciaal geconstrueerde opleggers en aanhangers om op een zo efficiënt mogelijke wijze zoveel mogelijk boten te vervoeren. Daarvoor is er een al lang bestaand samenwerkingsverband tussen de roeiverenigingen Aegir, Gyas en De Hunze.

Aegir en Gyas hebben hun botenhuis niet in de binnenstad, maar De Hunze wel. Het is voor De Hunze van groot belang dat het botenhuis wel bereikbaar blijft voor het botenvervoer naar de wedstrijden en evenementen. Daarbij willen we erop wijzen dat Hunzeleden op nationale en internationale wedstrijden en evenementen uitkomen met in de afgelopen jaren aansprekende resultaten van onze roeitalenten.

De gemeentelijke sportvisie, onder andere beschreven in het document “Meer ruimte voor sport & bewegen - Sportvisie 2010 – 2020”, beschrijft o.a. dat:

- *het faciliteren van sporters en hun bestuurders door de gemeente op een manier die meer op de gebruiker is gericht;*
- *ondersteunen van sporttalenten door de gemeente in hun ontwikkeling om topsporter te worden.*

Voor het ontwikkelen van sporttalent om topsporter te worden, is regelmatige deelname van de talenten aan wedstrijden en evenementen noodzakelijk. Daarvoor is botentransport naar die wedstrijden en evenementen essentieel.

Het op- en afladen van de roeiboten bij De Hunze vindt voornamelijk buiten de spits plaats, zowel doordeweeks als in de weekeinden, afhankelijk van wanneer een evenement of wedstrijd plaatsvindt. Het transport van de roeiboten wordt uitgevoerd door Aegir, Gyas of door leden van De Hunze zelf. Tevens zijn er jaarlijks meerdere wedstrijden en evenementen die plaatsvinden bij of vanaf roeivereniging De Hunze, waarbij deelnemers aan deze wedstrijden en evenementen met hun botenwagens naar De Hunze komen om daar boten af- en op te laden. De organisatie van deze

wedstrijden en evenementen wordt er niet eenvoudiger op, indien er beperkingen ten aanzien van het botentransport gaan gelden.

Daarom zouden wij graag tot een maatwerkoplossing willen komen voor het botenvervoer door Aegir, Gyas en De Hunze om het botenhuis van De Hunze te kunnen bereiken. Aangezien de data van de roeiwedstrijden en evenementen per jaar sterk wisselen, zouden we graag willen voorstellen dat elke vereniging, Aegir, Gyas en De Hunze, een categorale ontheffing voor het botenvervoer ontvangt.”

Antwoord gemeente Groningen

In 2021 zal het ontheffingenbeleid voor het venstertijdgebied worden herzien. We kijken hierbij ook naar welke maatwerkoplossingen voor de roeiverenigingen een werkbare oplossing gaan bieden.

Reactie 10

“In reactie op uw plan 'Ruimte voor Zero Stadslogistiek' zou ik als bewoner graag zien dat de volgende punten meegenomen worden in het plan.

1. Laden en Lossen pas vanaf 7:00 in de ochtend.

Binnenstadsbewoners worden aan veel ‘geluiden’ blootgesteld. Maar ook voor hen geldt dat een gezonde nachtrust van belang is voor hun gezondheid, welbevinden en goed functioneren. In combinatie met het uitgaansleven en festivals (en studenten als burens) gaat de nachtrust vaak verloren. Het laden en lossen brengt ook veel geluiden met zich mee: een rijdende vrachtwagens, en dan vooral die aangedreven door dieselmotoren, maken een ronkend geluid dat ver draagt, ook als ze niet in de straat van de bewoner moeten zijn. De airco’s van de koelwagens maken een enorm lawaai; dat is zo luid dat ieder ander geluid overstemt, zelfs met dubbelglas. Achteruitrijden gaat vrijwel altijd gepaard met zeer irritante piepjes (dit is geloof ik wettelijk zo geregeld; maar is toch wel een beetje ouderwets, nu veel moderne auto’s zijn voorzien van camera’s aan de achterzijde). De laad-en-los karretjes met de goederen maken een rammelend geluid. In andere steden als Amsterdam geldt een venstertijd die begint om 7:00 uur ‘s ochtends; volg dit goede voorbeeld.

2. Op zondagochtend geen laden en lossen:

Zoals hierboven reeds gesteld worden de binnenstadsbewoners aan veel geluiden blootgesteld. Het zou de bewoonbaarheid van het centrum zeer ten goede komen als er een vaste rustdag is, en hier is de zondagochtend de aangewezen dag voor.

3. Verbied de zeer lange vrachtwagen die niet door de nauwe straten van het centrum kunnen. Er zijn veel hekjes stuk gereden. Dit ‘experiment’ van M. Schulz-Van Haegen is voor het centrum van Groningen geen succes.

4. Zoals u zelf al geconstateerd heeft, is het schipperen met de ruimte in het centrum: daarom: terrassen (en de reclameborden) mogen pas uitgesteld worden na het sluiten van de venstertijd.

5. Handhaving blijft ook een dingetje: er wordt nu niet gehandhaafd; regelmatig rijden vrachtwagens tegen de verplichte rijrichting in, of ze gaan mijn hele straat in de achteruit (met dus die akelige piepjes): u kunt rijk worden als u hier eens gaat handhaven. Handhaven is ook belangrijk waar terrassen niet genoeg ruimte overlaten om te lopen/fietsen etc. Dat u de reclameborden überhaupt toestaat is mij een raadsel: als elke winkelier een bord buiten zet, wordt het speelveld niet anders als niemand een bord buiten zet. Ruimte voor mij? Nee, voor de winkelier/grootwinkelbedrijf!

Tot slot wil ik nog opgemerkt hebben dat het streven naar zero-emissie en elektrificatie loffelijk is en het hart van de stad ten goede zal komen, als het lukt.“

Antwoord gemeente Groningen

Laden en lossen tussen 05:00 en 07:00

De tijden van het bevoorradingsvenster veranderen niet met de voorgestelde maatregelen in de visie. In de huidige situatie geldt ook al het tijdsvenster van 05.00 tot 12.00 uur. Vanwege milieuwetgeving mag er door het laden en lossen geen geluidsoverlast veroorzaakt worden vóór 7.00 uur in de ochtend. Wij willen ook dat de binnenstad een fijne plek is om te wonen, en daar hoort een goede nachtrust bij. Dit betekent dat er tussen 05.00 en 07.00 uur alleen stille activiteiten mogen plaatsvinden. Hoewel er weinig stille laad- en losconcepten beschikbaar zijn, willen we leveranciers deze mogelijkheid niet ontnemen.

Zondag

Zondag is een relatief rustige dag voor wat betreft verkeersintensiteiten in de binnenstad van Groningen. De overlast is daardoor beperkt. Er zijn bedrijven in de binnenstad die de bevoorradingsmogelijkheden op zondag hebben geïmplementeerd in hun bedrijfsvoering. We zien onvoldoende aanleiding om deze mogelijkheid weg te nemen.

Grote vrachtwagens

De inzet van een grote vrachtwagen is efficiënter dan de inzet van meerdere kleine. Wij zijn daarom in veel gevallen niet tegen de inzet van grote vrachtwagens. Grote vrachtwagens gaan regelmatig gepaard met veel overlast voor de omgeving. Dat willen wij zoveel mogelijk voorkomen en spreken de gebruikers hier daar waar mogelijk op aan. De geluidsoverlast door de koelingen zal in de toekomst verdwijnen. Bij het aanwijzen van nieuwe laad- en losplekken gaan we rekening houden met de ligging van woningen. Zo proberen we de overlast zoveel mogelijk in te perken.

Uitzetten terrassen en reclameborden

De gemeente Groningen heeft voor het uitzetten van horecaterrassen beleidsregels opgesteld met inachtneming van verkeersveiligheid en toegankelijkheid. De gemeente heeft als eerste prioriteit een goed functionerende openbare ruimte waarin gastvrijheid en veiligheid, aantrekkelijkheid en vrije loopruimte gewaarborgd zijn. Voetgangers en minder- validen moeten altijd voldoende ruimte hebben om het trottoir te gebruiken en moeten elkaar daarbij kunnen passeren.

Handhaving

Vanuit de handhavingstaak wil de gemeente samen met de burgers aan een leefbare omgeving werken. Dit betekent dat wij handhaven in de gebieden waar het nodig is, dit kan zijn op klachten, maar ook doordat wij er op dat moment onze surveillance doen en het dan constateren. Meer informatie over handhaving in paragraaf 2.8.

Reactie 11

“Naar aanleiding van het voorstel over een emissieloze bevoorrading van de binnenstad wil ik als bewoner van die binnenstad met een visuele beperking, maar ook in mijn functie als voorzitter van de Oogvereniging regio Groningen aandacht vragen voor het volgende. Mijn achterban en ik maken ons zorgen over het steeds stiller wordende verkeer. Als je minder of niets ziet, probeer je dit te compenseren met je gehoor. En daar wringt het met de stille(re) voertuigen, zoals e-scooters, waterstofbussen en toekomstige elektrische bestelbusjes: je hoort deze voertuigen vaak (te) laat en kunt ook heel moeilijk de snelheid ervan inschatten. Als ik bijvoorbeeld een luide

vrachtwagen hoor, weet ik dat ik alert moet zijn – zeker als die achteruitrijdt en mij dus moeilijk kan zien. Die akoestische informatie kan ik missen bij stille voertuigen. En dit geldt des te meer voor mensen die niet alleen visueel beperkt zijn, maar daarnaast ook nog gehoorproblemen hebben – een groep die, gelet op de vergrijzing, naar verwachting de komende jaren in aantal zal toenemen.

Op zich kan ik natuurlijk niet tegen een schonere binnenstad zijn, maar ik hoop dat de onbedoelde neveneffecten van stiller vervoer worden meegenomen.”

Antwoord gemeente Groningen

Geluid is een belangrijke factor in veiligheid op de weg voor alle voetgangers. Ook elektrische en hybride voertuigen moeten aan een minimum vereisten voldoen qua geluid ter bescherming van kwetsbare weggebruikers. Vanaf 1 juli 2019 moeten nieuwe EV's en hybrides voorzien zijn van een akoestisch waarschuwingsgeluid, zodat voetgangers en fietsers deze voertuigen goed horen aankomen. De Europese Commissie heeft dit Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS) verplicht gesteld. Het systeem moet bij snelheden tot 20 km per uur in werking treden. Meer over veiligheid op pagina in paragraaf 2.6.

Reactie 12

“De stad Groningen is voornemens om in 2022 het venstertijdengebied te verruimen. Dat wil zeggen: de routes die binnen het aangewezen gebied liggen en die momenteel ten behoeve van logistiek zijn vrijgesteld van venstertijden, zullen dat vanaf dat moment niet meer zijn. Vanaf dat moment geldt in het gehele gebied, op alle wegen een venstertijden-regime van 05.00-12.00 uur. (Nadat de werkzaamheden op de Ring Groningen zijn afgerond, zal dit wijzigen naar 05:00-11:00 uur)

Albert Heijn heeft op dit moment 4 supermarkten in het aangewezen gebied gevestigd waar forse impact te verwachten valt indien levering enkel tussen 05.00-12.00 uur kan plaatsvinden. Deze supermarkten bevinden zich aan de Brugstraat, Akerkhof, Oude Ebbingestraat en Gedempte Zuiderdiep. Dit najaar opent Albert Heijn een nieuwe winkel aan de Westerkade waar in de huidige situatie al venstertijden gelden.

De winkel aan het Gedempte Zuiderdiep heeft een ontheffing om buiten de venstertijden te mogen lossen. Deze ontheffing wordt op adres afgegeven en kan door de chauffeur middels een smartphone worden getoond. Door middel van de vrachtbrief kan worden aangetoond dat de betreffende chauffeur Gedempte Zuiderdiep als bestemming heeft.

Impact van uitbreiding venstertijden voor AH-supermarkten:

De genoemde winkels worden dagelijks tenminste 4 keer beleverd. Deze leveringen kennen verschillende stromen en conditionering (Houdbaar, Vers, Diepvries en Brood). Waarbij de grootste volumes de stroom Houdbaar en de stroom Vers betreft.

De genoemde winkels kenmerken zich door een hoge vloerdruk (omzet/m²) en een lean-proces. Het eerste betekent dat deze winkels bijzonder geliefd zijn bij de inwoners van Groningen, het tweede houdt in dat de winkels beleverd worden volgens een spoorboek dat rekening houdt met enerzijds klantengedrag (tijd en volume) en anderzijds rekening houdt met de fysieke kenmerken van de winkels. Hieronder een schets van de impact.

- *Deze winkels beschikken over zeer beperkte magazijnen om spullen op te slaan. In het geval van Akerkhof is er überhaupt geen sprake van een magazijn. De magazijnen van de andere winkels*

worden gebruikt om containers klaar te maken (het zogenaamde splitsen) voor het vullen van de schappen en het opslaan van retouren. Denk hierbij aan lege containers, afval en emballage.

- De volumes van de leveringen zijn dermate groot dat er absoluut geen mogelijkheid is om meerdere leveringen tegelijkertijd in de magazijnen op te slaan.*
- Ook is het niet mogelijk om de retouren van 2 verschillende leveringen tegelijkertijd in het magazijn te plaatsen.*
- In de huidige systematiek wordt stroom 1 geleverd op moment x, vervolgens wordt gedurende een aantal uren de geleverde stroom verwerkt en ontstaat er ruimte in het magazijn. Vervolgens wordt later op de dag stroom 2 geleverd en herhaalt dit proces zich. De retouren van stroom 1 worden meegegeven met vertrekkende vrachtwagen van stroom 2 etc.*

Dit proces is niet mogelijk binnen een beperkte tijd van een paar uur. Hiervoor zou bijna een verdubbeling aan magazijnruimte nodig zijn. Die ruimte is er simpelweg niet.

Het gevolg van bovenstaande is dat er minder volume kan worden verwerkt en het reëel is dat er lege schappen zullen ontstaan.

De impact van uitbreiding venstertijden voor AH-Transport:

Albert Heijn is koploper in verduurzaming van heavy-duty transport. Vanuit onze DC's beleveren wij meer dan 1000 supermarkten een aantal keer per dag. Hierbij staan een aantal doelstellingen centraal. In de eerste plaats moeten al onze winkels op een veilige en uiterst efficiënte manier beleverd worden zodat er zo min mogelijk met lege wagens gereden wordt. Voor de omgeving, de buurt en Albert Heijn is het belangrijk dat er zo weinig mogelijk kilometers gereden wordt. Daarbij hebben wij als doelstelling onze CO2 footprint te verkleinen en de impact op de lokale luchtkwaliteit te verminderen. In 2014 ondertekende Albert Heijn de Greendeal Zero Emission Stadslogistiek. Doelstelling is het leren en onderzoeken op welke manier er in 2025 emissieloos kan worden bevoorrad. In ons geval in het heavy duty segment. (De stad Groningen neemt deel aan de klankbordgroep waarmee de resultaten van deze inspanningen, periodiek worden besproken).

Albert Heijn probeert de doelstellingen op de volgende wijzen in te vullen:

- Albert Heijn belevt in het grootst mogelijke wagentype de betreffende winkel. Alle winkels in Groningen worden beleverd met een trekker-oplegger. In sommige gevallen is dat een Euro-trailer, maar in het centrum van Groningen zijn dat ook kortere City trailers.*
- De beladingsgraad van deze vrachtwagens is erg hoog (om en nabij de 90%). Hoe meer in één keer naar de winkel kan worden gereden, hoe minder verkeersbewegingen er zullen zijn.*

Ter vergelijking: Eén volle Eurotrailer staat tot 16 bezorgwagens. Het is dus van belang om in te zien dat de bereikbaarheid met grote vrachtwagens essentieel is om de verschillende doelstellingen te kunnen verwezenlijken.

- Albert Heijn plant geen vaste routes met vaste vrachtwagens. Door dit proces dynamisch in te richten, kan op het laatste moment het voertuig maximaal vol worden gepland.*
- Albert Heijn werkt al jaren samen met haar strategische transport-partners. Dit zijn regionale vervoerders die het transport uitvoeren. Deze transporteurs zijn actief betrokken bij alle ontwikkeltrajecten op gebied van verduurzaming van heavy-duty transport.*

- *Albert Heijn test sinds enkele jaren met volledig elektrische bakwagens en prototypen trekker-oplegger combinaties. Daarnaast test Albert Heijn een tweetal plug-in hybride trekker-opleggers. Deze zijn uniek in Europa. De resultaten van deze tests worden actief met steden in de klankbordgroep gedeeld. Het beeld is dat Elektrische voertuigen in het heavy-duty segment de komende jaren slechts in zeer beperkte mate beschikbaar zullen zijn.*
- *Omdat 70% van al het transport op de autosnelwegen plaatsvindt, en de actieradius van elektrische voertuigen niet toereikend is, zet Albert Heijn ook maximaal in op de beschikbare low-emission voertuigen die rijden op Euro-6 LNG of de brandstof met de laagst mogelijke emissie op dit moment: bio-LNG.*
- *Albert Heijn is al meer dan 10 jaar geleden, gestart met de inzet van LZV's in de winkeldistributie. LZV's zijn extra lange voertuigen waarmee over langere afstanden meer volume kan worden vervoerd. Op deze manier wordt er fors minder brandstof verbruikt, een grote besparing op CO2 bewerkstelligt en heeft dit een zeer positief effect op andere emissies zoals fijnstof. Al langere tijd rijden er dagelijks vanaf het DC in Zwolle meerdere LZV's richting Groningen. Deze LZV's rijden richting de locatie van Flora Holland in Eelde om daar te ontkoppelen. Het eerste deel van de combinatie belevt de eerste winkel, rijdt daarna terug naar Eelde en koppelt het andere deel aan. Albert Heijn maakt dus al sinds 2010 voor de stad Groningen gebruik van een Logistiek Ontkoppelpunt aan de rand van de stad. De instelling van venstertijden maakt deze operatie zeer ingewikkeld. Het is zelfs zeer de vraag of dit op deze manier überhaupt voor te zetten is.*

Het uitbreiden van het venstertijdengebied zal ervoor zorgen dat er meer vrachtwagens door Albert Heijn moeten worden ingezet. Simpelweg omdat er meer volume in een kleiner tijdsbestek naar de stad moet worden gebracht. Dit zal zorgen voor meer traffic op hetzelfde moment. Gevolg hiervan is dat de congestie in de stad zal toenemen en daardoor meer emissie zal plaatsvinden. Bovendien zal dit in de drukke ochtendspits moeten plaatsvinden.

Hoe verder?

De kleine buurtsuper in de binnensteden wordt door veel bewoners van de Groningse binnenstad gezien als de koelkast op de hoek van de straat. Dat betekent dat de beschikbaarheid van onze producten enorm belangrijk is. Deze beschikbaarheid komt in het gedrang voor de winkels in het voorgenomen venstertijdengebied die hier nu nog geen hinder van ondervinden.

Om de efficiënte logistiek binnen de betreffende supermarkten te kunnen blijven handhaven is een venster in de ochtend én een venster in de late middag/avond noodzakelijk.

Door de stad wordt het venster 12:00-18:00 omschreven als "druk moment", dat is dus een tijdsvenster dat bij voorkeur moet worden ontzien.

Wanneer het venster 05:00-12:00 uur ook daadwerkelijk in zijn geheel te gebruiken is, en er tussen 05:00-07:00 uur een vrijstelling geldt van de maximale geluidsnorm van 60dbA piekgeluid voor laden en lossen, zou Albert Heijn met een aanvullend venster van 18:00-20:00 uur uit de voeten kunnen.

Om de winkels buiten het (ochtend)venster te kunnen blijven bevoorraden, zou de stad Groningen kunnen overwegen om een duurzaamheids-voorwaarde aan betreffende voertuigen op te leggen

Te denken valt aan de inzet van de meest duurzame voertuigen die momenteel in de markt verkrijgbaar zijn. We spreken dan over Low Emission voertuigen.

Zero Emission in het heavy duty segment is op dit moment niet in voldoende massa vanuit de fabrikanten beschikbaar. Alle initiatieven die momenteel in Nederland lopen, zijn zogenaamde living-labs/proeftuinen. De verwachting is dat dit ook in 2022 nog niet voldoende massa heeft.

Low Emission voertuigen die ingezet kunnen worden, zijn onder andere vrachtwagens met aandrijving op Euro 6 LNG of Bio-LNG.

Aan deze voorwaarde zou Albert Heijn kunnen voldoen. Dit zou dan kunnen worden gezien als privilege om buiten de venstertijden te kunnen aanleveren en de beschikbaarheid van de producten in de winkels niet in gevaar te brengen.”

Antwoord gemeente Groningen

In het eerste kwartaal van 2021 maken wij een logistieke scan die specifiek gericht is op de supermarktbranche. Op basis daarvan kijken we ook naar het nieuwe op te stellen ontheffingenbeleid voor het venstertijdengebied en onderzoeken we ook de mogelijkheden van een avondvenster tussen 18.00 en 20.00 uur op basis van een ontheffing. Bij de vormgeving van het nieuwe ontheffingenbeleid betrekken we de verschillende supermarktketens.

Reactie 13

Mevrouw benadrukt in een telefonische inspraakreactie het belang van bewoners in de binnenstad. En ook dat het met name belangrijk is dat er gezinnen in de binnenstad wonen. Voor die gezinnen is het ook belangrijk dat ze met hun auto voor de deur kunnen komen, bijvoorbeeld voor boodschappen en om de kinderen in te laden om ze bijvoorbeeld naar sport te brengen of als ze op vakantie gaan.

Mevrouw is geschrokken van de regel dat bedrijven/winkels met elektrische wagens de hele dag de binnenstad in mogen. Dan vergroten we toch juist weer het probleem met verkeersdrukte in de binnenstad.

De zone wordt toch wel heel groot vindt mevrouw. Hoe groter de zone, hoe meer bewoners/gezinnen in de zone vallen.

Antwoord gemeente Groningen

De conceptvisie Stadslogistiek gaat over maatregelen voor bestel- en vrachtverkeer. Er zijn daarom geen maatregelen voor personenauto's, taxi's, brommers en scooter in opgenomen. We willen ondernemers stimuleren om duurzaam te investeren in uitstootvrij vervoer en deze 'koplopers' tot uiterlijk 1 januari 2025 extra voordelen bieden, zoals ruimere ontheffingsmogelijkheden buiten de venstertijden. Dit is nu ook al onderdeel van beleid is en nemen we mee in de herziening van het ontheffingendossier in 2021.

Reactie 14

“Met belangstelling heb ik de Conceptvisie Stadslogistiek gelezen. Ook ik sta uiteraard achter de maatregelen om de emissie in de stad zo laag mogelijk te krijgen. Wel heb ik hierbij een voor mijn branche belangrijke opmerking.

Wij ontvangen onze pakketten en versturen onze pakketten met beveiligd anoniem vervoer. Dit houdt onder meer in dat de pakketjes van deur tot deur te volgen zijn en de anonieme bussen uitgerust zijn

met kluis en GPI trackers. De overslag van deze pakketten vindt plaats op een beveiligde locatie in het midden des lands. De afstand die deze vervoerder aflegt, vanaf zeg maar Utrecht via Groningen en Delfzijl weer terug naar Utrecht is op dit moment nog onhaalbaar zonder fossiele brandstoffen. Het tussentijds opladen van een auto met een dergelijke lading wordt op dit moment door de verzekeraars ontraden.

Een overslag van deze pakketten is, om dezelfde reden, dus niet mogelijk. De waarde van de pakketjes (zowel intrinsiek als emotioneel) is vaak erg hoog. Mijn verzekeraar staat overslag dan ook niet toe. Kortom, zolang er geen Zero Emissie oplossing is voor de transportondernemer zal het erop neer komen dat wij een ontheffing moeten aanvragen voor de vervoerder. Ik denk dat dit bijvoorbeeld ook gaat gelden voor de vervoerders van geld, zoals G4S en Geldnet. Zolang er geen geschikt elektrisch vervoer is voor deze branches zal het in mijn visie noodzakelijk zijn om een ontheffingsregeling te creëren.

Mocht u volharden in overslag, zal dit een aansprakelijkheidsprobleem opleveren. U beslist dan immers over waardevolle eigendommen van een ander.

Graag hoop ik dat u mijn opmerking meeneemt in uw beslissingstraject en hier op een positieve manier een oplossing voor kunt vinden.”

Antwoord gemeente Groningen

Het transport van goederen van hoge waarde vraagt soms om een specifieke aanpak. Deze goederen moeten vanwege veiligheid en verzekering zonder tussenstop naar een landelijk verzamelpunt vervoerd worden. Momenteel zijn er zeer beperkt elektrische voertuigen beschikbaar die deze afstanden kunnen afleggen. We verwachten dat met de overgangsregeling voor bestelbussen (met Emissieklasse 6 tot 1 januari 2028) er wel tijdig mogelijkheden voor het juiste transport zijn. Mocht tegen die tijd blijken dat dat redelijkerwijs niet mogelijk is, dan kunnen wij alsnog overwegen hiervoor een regel op te nemen in het ontheffingenbeleid.

Reactie 15

“Hoewel wij van mening zijn dat het streven naar zero-emissie lovenswaardig is, hebben wij bij het plan dat ook uitbreiding van het venstertijdengebied behelst een paar aantekeningen.

- 1. pleiten wij voor een ontheffingsregeling voor verhuizers, aannemers die bij particulieren moeten zijn om ook buiten de venstertijden aanwezig te mogen zijn*
- 2. al in de wijk gevestigde ondernemers met bedrijfswagen(s) van het plan uitgesloten worden wat betreft en venstertijden en verplichte zero-emissie per 2025*
- 3. kleine zzp'ers en leveranciers van grotere vrachten zoals bijvoorbeeld koelkasten, warmtepompen en bouw materiaal en ook de zelfstandige onderaannemers met eigen auto voor bijvoorbeeld PostNL, vrij te stellen van de verplichte zero-emissie per 2025 omdat we dat een te zware belasting achten voor deze leveranciers en zzp'ers die toch al een uitgeperste groep vormen.”*

Antwoord gemeente Groningen

Met het invoeren van de ZE-zone vragen van onze ondernemers om duurzaam te investeren. Pas over een aantal jaar zullen we uitwerken welke categorieën/bedrijven in aanmerking kunnen komen

voor een ontheffing van de Zero Emissie regels. Daarvoor is eerst meer duidelijkheid nodig over de beschikbaarheid en kosten van elektrische voertuigen.

Er is een landelijke overgangsregeling voor vrachtwagens en bestelwagens die ondernemers wat meer tijd geeft om te investeren in een emissievrij voertuig. Hieronder hebben wij de basisregels en de overgangsregels van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek samengevat. Deze afspraken bieden bewoners, ondernemers en bedrijven duidelijkheid en tijd om investeringen te plannen.

Met het invoeren van de ZE-zone vragen van onze ondernemers om duurzaam te investeren. Pas over een aantal jaar zullen we uitwerken welke categorieën/bedrijven in aanmerking kunnen komen voor een ontheffing van de Zero Emissie regels. Daarvoor is eerst meer duidelijkheid nodig over de beschikbaarheid en kosten van elektrische voertuigen.

Er is een landelijke overgangsregeling voor vrachtwagens en bestelwagens die ondernemers wat meer tijd geeft om te investeren in een emissievrij voertuig. Hieronder hebben wij de basisregels en de overgangsregels van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek samengevat. Deze afspraken bieden bewoners, ondernemers en bedrijven duidelijkheid en tijd om investeringen te plannen.

Door de (lokale) wegbeheerder kan (tijdelijk) ontheffing van bovenstaande landelijke kaders worden verleend. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Vanwege financiële redenen meer tijd gunnen om de overstap naar zero-emissie bestel- en vrachtauto's te maken (hardheidsclausule).
- Voor een specifiek gebruik, waarvoor nog geen zero-emissie voertuig beschikbaar is
- Voor bijzondere voertuigen, zoals invalidevoertuigen e.d.
- Voor particulieren die een bestel- of vrachtauto niet bedrijfsmatig gebruiken.
- Onvoorzienbare omstandigheden met onevenredige gevolgen voor een bedrijf (hardheidsclausule)

Reactie 16

“Afgelopen week heb ik van u een uitnodiging ontvangen voor het bijwonen van de online toelichting veranderingen laden en lossen in de binnenstad. Helaas zijn de twee sessies gepland gedurende werktijd waardoor ik deze niet kan bijwonen op 26 november.

Uit de plannen die u heeft meegezonden, maak ik op dat nu plotseling wordt voorgesteld ook mijn straat de Steenhouwerskade onder het nieuwe regime te laten vallen, hoewel de Steenhouwerskade en Sluiskade zich buiten het winkelgebied bevinden. Echt problemen met laden en lossen heb ik dan ook niet kunnen ondervinden: voor het laden en lossen achter de Mediamarkt is op dit moment speciaal ruimte gereserveerd.

Problematisch zijn echter uw kennelijke plannen om bezorging van bestellingen alleen in de ochtend te laten plaatsvinden. Een praktijkvoorbeeld: ik maak gebruik van de landelijk opererende HelloFresh voor het elke week afleveren van maaltijdpakketten. Onder de nieuwe maatregelen zou dit niet meer doordeweeks plaats kunnen vinden. HelloFresh bezorgt doordeweeks niet in de ochtend en ook al zou dat mogelijk zijn, dan nog laten de vrij gebruikelijke werktijden die ook voor mij gelden (09:00-17:00) niet goed toe om 's ochtends thuis pakketten in ontvangst te nemen.

De uitbreiding van het venstertijdengebied lijkt de dienstverlening aan de bewoners van de woongebieden Steenhouwerskade en Sluiskade onnodig zwaar te treffen ten opzichte van de

logistieke winst die daarmee kennelijk verwacht wordt. Bewoners die regulier overdag werken zouden in de huidige plannen alleen de mogelijkheid ter beschikking hebben om op zaterdag en zondag nog pakjes in ontvangst te nemen. Te meer ook door de zeer beperkte mogelijkheden om na 18:00 leveringen in ontvangst te nemen.

Ik zou u dan ook vriendelijk willen vragen de Steenhouwerskade en Sluiskade niet aan het venstertijdengebied toe te voegen, en mocht dit geen optie zijn, dan op zijn minst geen restricties voor leveringen na 18:00 in te voeren.”

Antwoord gemeente Groningen

In de definitieve visie is het venstertijdengebied en de zero-emissiezone uitgebreid met de Sledemenerbuurt, de Sluiskade en de Steenhouwerskade.

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

Het is aan de leveranciers om een oplossing te bedenken voor hun services die ze wel of niet in de ochtend willen aanbieden.

Hoofdstuk 4. **Inspraakverslag Klankbordgroep**

Buck Consultants heeft in opdracht van de gemeente Groningen de reacties op de conceptvisie 'Ruimte voor ZES' Stadslogistiek Groningen van de Klankbordgroep verzameld in een verslag dat in oktober 2020 met de leden is vastgesteld. Als vervolg op dit inspraakverslag is ook met de achterban van de verschillende klankbordgroep leden gesproken. De verslagen hiervan zijn terug te vinden in hoofdstuk 5. Wij nemen het doorn Buck Consultants opgestelde verslag hieronder integraal over:

4.1 Introductie

Samen met vervoerders, ondernemers en belangenorganisaties werkt de gemeente Groningen aan een plan om het vracht- en bestelverkeer in de binnenstad te verschonen en op bepaalde momenten van de dag te verminderen. Dit plan heet 'Ruimte voor Zero Emissie Stadslogistiek'. Het doel is dat er in 2022 venstertijden gelden binnen de gehele Diepenring en bij winkelgebied De Westerhaven en dat bevoorrading in 2025 alleen nog maar emissievrij (elektrisch, met waterstof, op de fiets) gebeurt. In een conceptvisie van de gemeente Groningen uit februari 2020 staan twee hoofddoelstellingen centraal om stadslogistiek op de toekomst voor te bereiden:

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

Het concept visiedocument is besproken in de gemeenteraad van Groningen op 25 maart 2020. In de afgelopen maanden is met acht belangenorganisaties gesproken over de conceptvisie voor een reactie. Deze partijen zijn allen al geruime tijd vertegenwoordigd in de klankbordgroep stadslogistiek van de gemeente Groningen.

Deze partijen zijn:

- Transport en Logistiek Nederland (TLN)
- Evofenedex
- VNO-NCW Noord
- MKB-Noord
- Koninklijke Horeca Nederland (KHN)
- Groningen City Club (GCC)
- Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH)
- Stichting Energy Expo

De reacties zijn gebundeld in dit document en worden als bijlage toegevoegd bij de besluitvorming door B&W en de gemeenteraad.

4.2 Transport en Logistiek Nederland (TLN) en evofenedex

Naar aanleiding van gezamenlijk gesprek op 1 april 2020 met Marcel Ubels, TLN en Robert Schasfoort, evofenedex

Algemeen

TLN en evofenedex staan als medeondertekenaars van de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek, gesprekspartners van de Klimaattafel Mobiliteit en medeopstellers van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek - Op weg naar nul-emissie, achter de invoering van zero emissie stadslogistiek in 2025. Wel wordt benadrukt dat door de covid-19-crisis momenteel lastige marktomstandigheden ontstaan. Een bijeenkomst voor vervoerders en horeca in de lente van 2020 over de Visie Stadslogistiek is afgelast. Dit heeft invloed op de planning van de informatievoorziening en dus ook op invoering van maatregelen.

TLN en evofenedex pleiten voor onderzoek naar de (lokale) effecten van uitbreiding van het venstertijdengebied en de invoering van de zero emissie zone. Wat is de invloed op vervoersbewegingen (worden bijvoorbeeld verplaatsingseffecten verwacht) en welke oplossingen zijn hiervoor? Wat zijn de (praktische) effecten van zero emissie eisen op kleine ondernemers?

Uitbreiden venstertijdengebied

Vragen waarop een antwoord belangrijk is voor TLN en evofenedex:

- Wat is de noodzakelijkheid van de uitbreiding van het huidige venstertijdengebied?
- Wat betekent dit t.a.v. middagbevoorrading, ook voor bijvoorbeeld hotels aan de randen van het centrum waar het rustig is bijvoorbeeld aan de Diepenring?
- Venstertijden en een uitbreiding van het gebied waarvoor dit geldt, zorgt voor extra clustering van verkeer in de ochtenduren. Wat zijn de effecten ten aanzien van congestie, maar ook veiligheid, bijvoorbeeld conflicten met fietsers?

Gedurende de covid-19-crisis zijn de venstertijden in het centrum van Groningen losgelaten, er kan tot 18.00 uur bevoorrad worden. TLN en evofenedex zijn benieuwd welke partijen hier gebruik van maken en wat dit betekent voor de situatie in het centrum.

Venstertijden zijn op zich begrijpelijk vanuit het oogpunt van een aantrekkelijke binnenstad in de drukke middaguren. Wel is het belangrijk om alternatieven voorhanden te hebben, bijvoorbeeld door aan de rand van het gebied, goede laad- en losplekken te realiseren.

TLN en evofenedex maken zich zorgen omdat ze verwachten dat extra voertuigen ingezet moeten worden, omdat een groter gebied binnen de venstertijden moet worden bevoorrad. De noodzaak om hiervoor extra voertuigen in te zetten, staat optimale logistiek in de weg. Het inzetten van meer auto's werkt door in de prijzen. Er zijn twijfels of het hele logistieke systeem wel efficiënter wordt door de wijziging. Onderzoek hiernaar is wenselijk.

Instellen ZE-Zone

TLN en evofenedex onderschrijven de voorgestelde instelling van een zero emissie zone in 2025 als dit aansluit bij de landelijke afspraken. De voorgestelde omvang en contouren van de zone is realistisch. Het is belangrijk dat de randvoorwaarden in orde zijn, bijvoorbeeld voldoende laadinfrastructuur op relevante locaties. Kleine goederenstromen kunnen goed door een logistieke hub worden afgehandeld en met een klein en efficiënt voertuig worden gedistribueerd, mits de voorzieningen hiervoor aanwezig zijn.

Wel vragen TLN en evofenedex zich af of het noodzakelijk is dat de ZE-Zone ruimtelijk samenvalt met het venstertijdengebied, of dat het venstertijdengebied kleiner van oppervlakte kan zijn (zie 'Uitbreiden venstertijdengebied').

Handhaven

Om een gelijk speelveld voor iedereen te creëren, is het belangrijk dat handhaving op een uniforme en gelijkwaardige manier wordt uitgevoerd. De handhaving zoals beschreven in de Visie Stadslogistiek met inbegrip van ANPR, past hierbij.

Intelligente en strikte ontheffing verlening

TLN en evofenedex vinden het belangrijk dat niet iedere gemeente zelf een ontheffing systeem ontwikkelt, waar bedrijven afzonderlijk voor iedere stad een ontheffing moeten aanvragen. Ze pleiten daarom voor een landelijk loket voor ontheffingen. Noord-Nederland zou hiervoor een aanzet kunnen leveren, bijvoorbeeld met de ontwikkeling van een ontheffingsloket voor de steden Leeuwarden, Assen, Emmen, Groningen. Het is belangrijk dat de regels voor het verkrijgen van een ontheffing gelijk zijn.

Het wordt door TLN en evofenedex wenselijk geacht dat een ontheffingbeleid wordt ingezet om de negatieve effecten van beleid te mitigeren. Bijvoorbeeld ter ondersteuning van doelgroepen waarvoor het aanschaffen van een zero emissie voertuig in de beginfase nog zeer lastig is, doordat deze niet economisch rendabel zijn in te zetten (bijvoorbeeld voor marktkooplui). Hiervoor kan ook gedacht worden aan een stimuleringsregeling.

Bij de verlening is het raadzaam om ontheffingen per logistieke stroom te segmenteren, bijvoorbeeld bouw, supermarkten, horeca, facilitair, afval, hangend vervoer en om ook te kijken naar de beladingsgraad van de voertuigen.

Communicatie en participatie

TLN en evofenedex benadrukt nogmaals dat het belangrijk is eerst onderzoek te doen naar de effecten van de voorgestelde uitbreiding van het venstertijdengebied. De voorgestelde wijzigingen zijn behoorlijk ingrijpend, niet alleen voor de leden, maar ook voor winkeliers en horecaondernemers. De inzichten uit het onderzoek zullen onderdeel zijn van de uiteindelijke zienswijze van TLN en evofenedex. Aangeboden wordt om tijdens bijeenkomsten met leden van beide brancheorganisaties de effecten van de voorstellen in de Visie Stadslogistiek, door te nemen.

Benadrukt wordt dat het belangrijk is voldoende tijd te nemen voor het opstellen van de formele reactie en het betrekken van relevante belanghebbenden, juist tijdens de covid-19-crisis.

4.3 VNO-NCW en MKB Noord

Naar aanleiding van gezamenlijk gesprek op 16 april 2020 met Wytze Rijke en Mirjam Kramer, namens VNO-NCW Noord en MKB Noord

Algemeen

Vooraf wordt benadrukt dat de conceptvisie van de gemeente Groningen een ambitieuze visie is en dat mede door de covid-19-crisis momenteel lastige marktomstandigheden ontstaan. Hier is in de conceptvisie geen aandacht voor. Daarnaast heeft dit invloed op de planning van de informatievoorziening en dus ook op invoering van maatregelen.

VNO-NCW Noord en MKB Noord pleiten voor onderzoek naar de (lokale) effecten van uitbreiding van het venstertijdengebied en de invoering van de zero emissie zone. Wat is de invloed op vervoersbewegingen (worden bijvoorbeeld verplaatsingseffecten verwacht) en welke oplossingen zijn hiervoor? Wat zijn de (praktische) effecten van zero emissie eisen op (MKB-) ondernemers? VNO-NCW Noord en MKB Noord stellen vast dat de plannen in Groningen vergaand zijn voor het bedrijfsleven, verdergaand dan de plannen in andere steden in Noord-Nederland zoals Leeuwarden, Assen en Emmen. In die steden stelt men vast dat er een duidelijke (bestuurlijke) wens is dat de transitie haalbaar en betaalbaar moet zijn, iets wat men in Groningen mist.

VNO-NCW en MKB Noord benadrukken dat de in de conceptvisie Stadslogistiek genoemde maatregelen forse investeringen vergen voor een aantal sectoren, investeringen in materieel die bedrijfseconomisch in sommige gevallen niet rendabel zijn. De investeringsbereidheid en -armslag is het laatste half jaar substantieel gedaald. Financiële ondersteuning door de gemeente lijkt uit te blijven. Hier zit een knelpunt.

Op een aantal punten is de Visie nog niet concreet en uitgewerkt genoeg, op andere punten juist te gedetailleerd. Als het gaat om logistieke hubs die 'ontstaan aan de randen van de stad', vragen VNO-NCW en MKB Noord zich af hoe deze gefaciliteerd worden en wat hiervan de doelgroep is. Ook bij bouwverkeer via een bouwhub, ontstaat de vraag hoe dit mogelijk gemaakt wordt. De rol van de gemeente Groningen is niet altijd duidelijk. In hoofdstuk 4 formuleert de Visie juist concrete oplossingen om de ambities in te vullen, waarvoor in sommige gevallen onderbouwning ontbreekt. Het is wenselijk dat in de Visie situaties worden beschreven, dat wordt gereflecteerd op eventuele overlast, en om hier vervolgens de ambities aan te koppelen. Oplossingen kunnen in dialoog samen met belanghebbenden geformuleerd worden. Participatiebijeenkomsten kunnen worden gebruikt om vragen en opgaven te toetsen, te vertalen in problemen en ambities en met partijen te bepalen wat zij kunnen bijdragen aan de oplossing. De oplossingen zijn geen onderdeel van een Visie en hoeven derhalve niet worden opgenomen. Wenselijk is wel om de visie aan te vullen met een einddoel of -beeld. Wanneer is de gemeente tevreden, met hoeveel procent minder voertuigen, hoeveel minder vervoersbewegingen, hoeveel CO₂-reductie bijvoorbeeld? Hoe vindt evaluatie plaats?

Uitbreiden venstertijdengebied

VNO-NCW Noord en MKB Noord zien een logische geografische afbakening van het uitgebreide venstertijdengebied, maar de (functionele) uitbreiding naar precies deze begrenzing wordt onvoldoende onderbouwd. Daarnaast is onvoldoende inzicht in de consequenties van de uitbreiding van het gebied. Daarom zouden VNO-NCW Noord en MKB Noord graag antwoord zien op de volgende vragen:

- Hoe gaan vervoersstromen lopen na uitbreiding van het venstertijdengebied?
- Waar worden de logistieke hubs geplaatst en van wie zijn de hubs?
- Wat zijn de alternatieven voor voertuigen die het uitgebreide venstertijdengebied c.q. de zero emissie zone niet kunnen betreden?
- Wat is de definitie van goederenvervoer (waar de maatregelen voor gaan gelden)? Denk bijvoorbeeld aan een cateraar of een glazenwasser.

Instellen ZE-Zone

VNO-NCW Noord en MKB-Noord onderschrijven de voorgestelde instelling van een zero emissie zone in 2025 als dit aansluit bij de landelijke afspraken. De voorgestelde contouren van de zone zijn een geografisch logische afbakening, maar verdere onderbouwing is onvoldoende.

Handhaven

Om een gelijk speelveld voor iedereen te creëren, is het belangrijk dat handhaving op een uniforme en gelijkwaardige manier wordt uitgevoerd. De vraag is of ANPR-handhaving met camera's de enige manier is. Invoering van het handhavingssysteem gaat geld kosten, waarvoor geen onderbouwing is gegeven.

Intelligente en strikte ontheffingverlening

VNO-NCW Noord en MKB Noord vinden het belangrijk dat niet iedere gemeente zelf een ontheffingsysteem ontwikkelt, waar bedrijven afzonderlijk voor iedere stad een ontheffing moeten aanvragen. Daarnaast moet duidelijk zijn wat de leges voor een ontheffing worden. Uit de conceptvisie blijkt niet waar precies de ruimte zit voor het aanvragen van een ontheffing, opnieuw bijvoorbeeld voor de cateraar en de glazenwasser. Kunnen zij de zones betreden? Het is belangrijk een tijdsplan te schetsen en goed na te denken over mogelijke knelpunten bij verschillende doelgroepen.

Communicatie en participatie

Zeker in de huidige crisistijd is het belangrijk reëel te kijken naar de planning van vaststelling van de Visie. VNO-NCW en MKB Noord vinden het belangrijk dat uiteindelijk een concreet pakket gecommuniceerd kan worden, met duidelijke planning en eisen. Aangeboden wordt om tijdens bijeenkomsten met leden van beide organisaties de effecten van de voorstellen in de Visie Stadslogistiek, door te nemen. De gemeente kan een visie neerleggen, maar de sectorale uitwerking is de volgende stap. Er kan een aantal bijeenkomsten worden georganiseerd door VNO-NCW in samenwerking met gemeente Groningen waarin concrete vragen aan verschillende doelgroepen worden doorgenomen. Het formuleren van de concrete uitdagingen per sector is erg belangrijk. Hierna kan met de doelgroepen een vertaalslag van ambitie naar uitwerking worden gemaakt, waarmee de visie en ambitie vertaald worden richting een uitvoeringsprogramma. Benadrukt wordt dat het belangrijk is voldoende tijd te nemen voor het opstellen van de formele reactie en het betrekken van relevante belanghebbenden, juist tijdens de covid-19-crisis.

4.4 Koninklijke Horeca Nederland (KHN)

Naar aanleiding van gesprek op 15 oktober 2020 met Hans Singelenberg, KHN

Algemeen

De horecasector heeft het erg moeilijk door de huidige covid-situatie en -maatregelen. Hierdoor is het lastig prioriteit te geven aan dit onderwerp. Wel wordt onderkend dat de horecasector gebaat is bij een zo prettig mogelijk verblijfsklimaat in binnensteden. Zo weinig mogelijk overlast door logistiek in de stad komt daarom ook ten goede aan de horeca. Ook tegenover het instellen van een zero-emissiezone staat KHN in eerste instantie niet onwelwillend. Wel zijn er een aantal praktische uitdagingen.

Bepaalde segmenten van de horeca laten vaak een ander logistiek patroon dan bijvoorbeeld de detailhandel. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de openingstijden (en daardoor aanwezigheid van personeel), bijvoorbeeld van de avond- en nachthoreca. Bevoorrading van horecapanden in deze segmenten in tijdsvensters in de ochtend, is daarom lastig. Daarnaast zijn bijvoorbeeld bij de levering van versproducten aan de horeca, speciale hygiëne-eisen van kracht. Ook vinden vaak spoedleveringen aan restaurants in de avond plaats, van bijvoorbeeld vlees, vis of groente.

KHN wil deze bijzondere positie van de horeca als het gaat om stadslogistiek daarom benadrukken.

Uitbreiden venstertijdgebied

KHN vraagt de Gemeente Groningen allereerst om in het beleid ten aanzien van het uitbreiden van het venstertijdgebied te onderkennen dat de horeca een specifieke rol inneemt en kampt met specifieke uitdagingen.

KHN snapt het vergroten van het venstertijdgebied in functie van een rustiger en aantrekkelijker centrum in de middaguren, maar stelt ook dat de afstanden tot het kerngebied (voetgangersgebied) in de nieuwe situatie veel groter zijn. Een leverancier kan nu – buiten de venstertijden – nog tot aan het voetgangersgebied komen en vandaar te voet de levering voltooien. In de nieuwe situatie is dit geen optie meer. Toch zullen deze leveringen nog steeds moeten plaatsvinden, bijvoorbeeld van versproducten.

Er is verder een aantal specifieke situaties waar problemen kunnen worden verwacht, zoals:

- In het venstertijdgebied bevinden zich cateraars en productiekeukens die het gebied ook buiten de venstertijden moeten kunnen betreden. Andersom zijn er cateraars van buiten de zone die moeten cateren in de zone.
- Spoedleveringen van versproducten buiten de venstertijden. Deze leveringen moeten aan specifieke hygiëne-eisen voldoen.
- Leveringen aan de nachthoreca. Blijft de mogelijkheid open om in de avond te leveren aan dit segment?

Instellen ZE-Zone

Ten aanzien van de zero-emissiezone stelt KHN dat de financiële haalbaarheid om over 4 jaar te beschikken over een elektrische bestelauto laag is. Dit geldt zowel voor ondernemers die in de zone gevestigd zijn, als voor (kleinere) toeleveranciers. De huidige covid-crisis versterkt deze uitdaging, omdat er minder financiële armslag is. Van groothandels en andere grote leveranciers aan de sector wordt verwacht dat zij wellicht wel kunnen voldoen aan de gestelde eisen aan zero-emissie in 2025 (licht verkeer) en 2030 (zwaar verkeer).

Handhaven

Voorgestelde handhaving door middel van ANPR-camerahandhaving is geen bezwaar voor KHN.

Intelligente en strikte ontheffingverlening

KHN vraagt de Gemeente Groningen om in het beleid ruimte te bieden om de gevallen waar grote uitdagingen ontstaan een oplossing en ontheffing op maat te bieden.

- Ontheffingen voor nachthoreca (waar de zaken tot 06.00-07.00 uur geopend zijn)

- De eerdergenoemde spoedleveringen
 - Overige toeleveranciers aan horeca, bijvoorbeeld als het gaat om geluidsinstallaties e.d. Voor deze leveranciers is het ook een flinke uitdaging om over te gaan naar zero-emissievoertuigen
 - Calamiteitenvoertuigen bijvoorbeeld voor beveiliging en brandmelding
- KHN wil graag dat in kaart gebracht wordt voor welke segmenten de grootste problemen ontstaan.

Communicatie en participatie

Er zijn enkele horecaondernemers betrokken vanuit de Groningen City Club. Daarnaast kan communicatie over dit onderwerp met KHN plaatsvinden. KHN wil graag samen met de Gemeente Groningen in kaart brengen welke segmenten de grootste uitdagingen van de nieuwe situatie gaan ondervinden.

4.5 Groningen City Club (GCC)

Naar aanleiding van gesprek met Eric Bos op 1 april 2020

Algemeen

De Groningen City Club staat achter de plannen en doelen voor zero emissie stadslogistiek en de Visie Stadslogistiek.

Wel wordt benadrukt dat een substantieel deel van de ondernemers en ketens, zowel in detailhandel als horeca, het zwaar hebben. Wellicht valt een deel van de ondernemers om en ontstaat een nieuwe realiteit in het centrum. In ieder geval zijn ondernemers aan het overleven, waardoor de lange termijn plannen ondergeschikt raken. De plannen voor de Visie Stadslogistiek verliezen daardoor momentum en er wordt aan de gemeente Groningen gevraagd om hiermee rekening te houden in de planning.

Uitbreiden venstertijdgebied

Gedurende de covid-19-crisis zijn de venstertijden in het centrum van Groningen losgelaten, er kan tot 18.00 uur bevoorraad worden. De in de Visie Stadslogistiek voorgestelde uitbreiding van het venstertijdgebied wordt onderschreven voor de toekomst. Wel wordt benadrukt dat de timing voor invoering van het gebied moet kloppen. Invoering in de covid-19-crisis is niet reëel.

Instellen ZE-Zone

De GCC onderschrijft de voorgestelde instelling van een zero emissie zone in 2025.

Handhaven

Om een gelijk speelveld voor iedereen te creëren, is het belangrijk dat handhaving op een uniforme en gelijkwaardige manier wordt uitgevoerd. De handhaving zoals beschreven in de Visie Stadslogistiek, past hierbij.

Intelligente en strikte ontheffing verlening

Voor de ondernemers die het aangaat, is het belangrijk dat de procedure duidelijk en eenvoudig is.

Communicatie en participatie

Evaluatieavonden (2 stuks) zijn geweest; ongeveer 15-20 ondernemers willen betrokken worden bij dit dossier. Via Cityscope kan verdere communicatie plaatsvinden.

Overig

Het plan om bezorgfietsen en scooters van de straat af te halen kan onderschreven worden door de GCC. Overwogen kan worden om hiervoor leegstaande panden te benutten, als stalling. Deze panden kunnen ook worden ingezet als binnenstadshubs.

Voor Warenhuis Groningen.nl kan concreter worden gemaakt of bestellingen (pakketten) die bezorgd moeten worden, uit de winkel worden gehaald door de bezorger, of dat wordt gezorgd voor een aantal droppunten in het centrum, waar de ondernemer het pakket naar toe brengt. Een deel van sommige winkels zou als hub gebruikt kunnen worden.

Er is enthousiasme over het collectief inzamelen van afval door maximaal 1 ophaler per gebied. Dit kan door collectief aanbieden of het verdelen van afvalcontracten. Dit kan straats-gewijs opgepakt worden als de situatie weer genormaliseerd is.

4.6 Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH)

Naar aanleiding van gesprek met Martie Bleeker op 22 april 2020

Algemeen

De CVAH ziet weinig fundamenteel bezwaar voor de algehele plannen en doelen voor zero emissie stadslogistiek en de Visie Stadslogistiek.

Wel wordt benadrukt dat een deel van de ondernemers het zwaar heeft en de investeringsruimte voor nieuwe voertuigen is sowieso beperkt. Een marktondernemer rijdt relatief weinig kilometers met zijn voertuig, waardoor de afschrijvingstermijn lang is. Voor verkoopwagens geldt soms wel 20 jaar. Voldoen aan de eisen van een ZE-Zone voor 2025 of 2030 wordt daardoor niet mogelijk geacht. Tijdens de covid-19-crisis gelden voor warenmarkten restricties. De gedachten liggen niet primair bij dit type lange termijnbeleid, maar CVAH begrijpt dat deze ontwikkelingen doorgaan.

Uitbreiden venstertijdgebied

De CVAH ziet geen bezwaar voor de in de Visie Stadslogistiek voorgestelde uitbreiding van het venstertijdgebied. Tijdens de dag zijn er geen bewegingen van de voertuigen van de warenmarkt. Op marktdagen begint de opbouw van de markt rond 05.30 uur. Tussen 17.00 en 18.00 uur vertrekken de wagens.

Instellen ZE-Zone

Zero-emissie voor de eigen auto's van deze doelgroep is geen optie in 2025 want:

- Grote trekkers zijn niet beschikbaar, of voor deze doelgroep in ieder geval niet financieel beschikbaar op korte tot middellange termijn, omdat de voertuigen niet economisch rendabel zijn in te zetten
- Financieel is er weinig tot geen investeringsruimte
- Er zullen ontheffingen moeten komen, anders is het niet mogelijk de markt op te bouwen en af te breken

Inmiddels is duidelijk geworden dat bepaalde Euro VI-voertuigen nog tot 2030 de ZE-Zone mogen betreden. Waarschijnlijk is ook dit nog niet toereikend voor de doelgroep, Hetzelfde geldt voor bestelbussen van marktkooplui. De economische haalbaarheid moet aanwezig zijn. Daarnaast haalt een deel van de non-foodkooplui de producten zelf uit Frankrijk of Duitsland. Het bereik van het voertuig moet hiervoor toereikend zijn.

De CVAH ziet wellicht mogelijkheden voor cargobikes om de bezorging van boodschappen van de markt naar de consument te faciliteren.

Handhaven

Om een gelijk speelveld voor iedereen te creëren, is het belangrijk dat handhaving op een uniforme en gelijkwaardige manier wordt uitgevoerd. De handhaving zoals beschreven in de Visie Stadslogistiek, past hierbij.

Intelligente en strikte ontheffingverlening

Ontheffingverlening wordt voor deze doelgroep als cruciaal gezien. Momenteel geldt ook al een ontheffing voor betreden van het centrum. Voertuigen zijn vaak alleen bij het opbouwen / aanleveren van de producten in de ochtend in de Zone en worden daarna buiten het centrum gestald (dit geldt uiteraard niet voor verkoopvoertuigen met motor, maar die blijven stilstaan op de markt gedurende de dag). Af en toe vinden nog naleveringen plaats.

Voor de opbouw van de markt wordt gebruikgemaakt van speciale voertuigen (vaak tractoren) die ook ontheffing behoeven.

Wellicht kan voor de benodigde voertuigen een ontheffing binnen bepaalde tijden gelden.

Voor de ondernemers die het aangaat, is het belangrijk dat de procedure duidelijk en eenvoudig is.

Communicatie en participatie

Voorlichtingsmomenten voor marktkooplui (marktcommissie) over de precieze situatie zijn gewenst. Algemene communicatie en klankbord kan plaatsvinden via de CVAH.

Overig

Een aantal externe transporteurs brengt met name AGF-producten 's ochtends op de markt.

Aandachtspunt hoe hier mee om te gaan.

Foodtrucks zijn vaak juist wat oudere auto's, om een bepaalde sfeer op te roepen. Voor deze voertuigen is een ontheffing wenselijk.

4.7 Stichting Energy Expo

Naar aanleiding van gesprek op 15 oktober 2020 met Mario Sabel Stichting Energy Expo is een onafhankelijk platform uit Groningen met kennis van duurzame mobiliteit

Algemeen

De doelstelling van de Visie Stadslogistiek van de gemeente Groningen worden door Stichting Energy Expo onderschreven. Men merkt wel dat er door de huidige covid situatie bij ondernemers minder enthousiasme is om deel te nemen aan pilots op het gebied van duurzame mobiliteit en transport. Hierdoor vertragen initiatieven, hier zal wellicht in beleid rekening mee moeten worden gehouden.

Uitbreiden venstertijdgebied

Stichting Energy Expo is enthousiast over het uitbreiden van het venstertijdgebied naar de voorgestelde contouren zodat er gedurende de middag minder bewegingen in het centrum zijn. Wel wordt het naar verwachting drukker tijdens het tijdsvenster waarop conventionele voertuigen nog wel in het gebied mogen rijden. Veel ritten hebben echter potentie om gebundeld te worden, transporteurs zouden deze kansen in toenemende mate moeten benutten bijvoorbeeld door middel van samenwerking.

Een knelpunt zou het bestelautosegment kunnen zijn, als zij in de middag het venstertijden-gebied niet meer mogen betreden. Op dit moment zijn er nog veel bewegingen van bestelauto's in de middag.

Voorgesteld wordt om bijvoorbeeld de Ossenmarkt geschikt te maken voor bevoorrading als laad- en loslocatie, zelfde geldt voor Damsterdiep. Hierdoor kan een transporteur ook in de middag vanaf deze locaties nog een pand bevoorraden. Overslagpunten hebben meer kans om te ontstaan als het venstertijdgebied groter wordt gemaakt, er ontstaat simpelweg meer markt.

Instellen ZE-Zone

Het instellen van een ZE-Zone sluit aan bij landelijk beleid en wordt daarmee ook onderschreven door Stichting Energy Expo.

Transporteurs en andere ondernemers zijn op dit moment nog niet ingespeeld op de voorgestelde restricties (zowel het venstertijdgebied als de overgang naar nul-emissie), omdat deze nog niet de realiteit zijn. De verwachting is dat er wel alternatieven ontstaan als de situatie daadwerkelijk verandert.

De verwachting is dat het post- en pakkettensegment snel overgaat naar nul-emissie transportoplossingen. Het is de vraag hoe kleinere ondernemers met bestelauto's zich al in de komende jaren kunnen inrichten op nul-emissie. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om bestelauto's van bouw, onderhoud, glazenwassers, kleinere aannemers, ZZP-ers, schilders etc. Door deze segmenten worden bepaalde straten in het centrum op dit moment al ontzien, maar nul-emissie vormt wel een uitdaging.

Aan de andere kant zullen er naar verwachting ook ondernemers zijn die inspelen op de nieuwe situatie en nul-emissie transportoplossingen en andere alternatieven gaan aanbieden, bijvoorbeeld vanaf de rand van het centrum of de rand van de stad.

Handhaven

De handhaving werd in het verleden wel eens als te soepel ervaren. Recent is daar wel verbetering in gekomen en is er in toenemende mate een gelijk speelveld, ook rondom fiets-parkeren. Aan handhaving met ANPR-camerasystemen lijkt geen ontkomen aan.

Intelligente en strikte ontheffingverlening

Het is belangrijk om op tijd na te denken over een overgang van de huidige ontheffingen naar een nieuw systeem. Voor bepaalde segmenten kan het lastig zijn aan de nieuwe eisen te voldoen en zij zouden wellicht in aanmerking komen voor een ontheffing, aan de andere kant zijn ook alternatieven

denkbaar. Zo zouden de wagens van de warenmarkt bijvoorbeeld in de zone door een nul-emissievoertuig kunnen worden gebracht in plaats van door een diesel-voertuig. Er kan ook een alternatief gevonden worden met overslag aan de rand van het centrum om ontheffingen zo veel mogelijk te minimaliseren. Zo hebben de bloemstalletjes al een gekoeld hubje vanwaar met een elektrisch veilingkarretje het centrum wordt ingereeden. Tot slot ligt er voor de consument ook een rol. Het is duurder om te bezorgen in de binnenstad bij consumenten dan in een wijk, de consument zou hier ook wat meer voor kunnen betalen.

Communicatie en participatie

Het is belangrijk dat de regels voor ondernemers duidelijk zijn. Er zijn reeds verschillende bijeenkomsten voor verschillende segmenten geweest, dit wordt als goed ervaren. Ook is naar panden (ondernemers en bewoners) in de binnenstad een brief van de gemeente Groningen verstuurd, wat ook positief is.

Hoofdstuk 5 Gespreksverslagen en -notities

- 5.1 TLN evofenedex
- 5.2 GCC
- 5.3 VNO-NCW Noord en MKB Noord
- 5.4 KHN
- 5.5 Algemene bijeenkomst 1
- 5.6 Algemene bijeenkomst 2
- 5.7 CVAH
- 5.8 Extra bewonersbijeenkomst Akwartier (1)
- 5.9 Extra bewonersbijeenkomst Martinierkhof en binnenstad Oost
- 5.10 Extra bewonersbijeenkomst Akwartier (1)
- 5.11 Extra bewonersbijeenkomst 1, Steenhouwerskade en Sledemennerbuurt (1)
- 5.12 Extra bewonersbijeenkomst 2, Steenhouwerskade en Sledemennerbuurt (2)

5.1 Participatie bijeenkomst visie Stadslogistiek TLN en evofendex

1 september 2020

Aanwezig: 5 vertegenwoordigers van TLN en evofendex en een afvaardiging van de gemeente Groningen

Gemaakte opmerkingen

Probleem: men vraagt wel een bouwvergunning aan maar denkt niet na over waar alle materialen geplaatst moeten worden. Vaak is daar geen ruimte voor.

Grootste probleem zijn de andere chauffeurs. In de zin van dat de hele Peperstraat vol staat met vrachtauto's en als jij 3^e of 4^e in de rij bent, dan kan je niet weg

Meer kengetallen nodig om logistiek goed te duiden: cijfers over bezoekersaantallen, wie rijdt er allemaal in de binnenstad qua vervoerders, wat doen de vervoerders nu al met bijvoorbeeld energiezuinige wagens. De gehele logistieke keten moet meer belicht worden: zonder vervoerders geen restaurants.

Pleidooi voor strengere handhaving. Zet die binnenstad op slot. Kijk naar Terschelling en Ameland.

Het kostenplaatje wordt door het dichtslippen van de binnenstad en het werken met hubs enorm. In onzekere tijden kunnen bedrijven hierdoor over de kop gaan.

We zijn met z'n allen verwend. De servicegerichtheid is enorm. Dat hebben we zelf veroorzaakt. Alleen door het opleggen van regulering in de vorm van bv beprijzen of maximale lostijd (gelijk speelveld voor iedereen) is een oplossing, want dan heeft zowel de klant als de vervoerder geen keus.

Stelling: Instellen groter venstergebied goed voor stad?

Reacties:

Je ontkomt er niet aan dat je na 12 uur de stad in moet voor het leveren van noodzakelijke materialen. Soms komen last minute opdrachten. Dat kan van tevoren al grotendeels opgelost worden door in de bouwaanvraag een stuk logistiek te regelen.

Reguleren is key. Maar dan wel voor alle onderdelen in de schakel.

Het grote probleem is dat we elkaar in de weg zitten. Daardoor komen we niet op tijd de stad uit. Daarnaast kunnen we vanwege de vele fietsen niet fatsoenlijk aan de kant staan om te lossen. Vrachtwagens moeten zo efficiënt mogelijk worden ingedeeld, zodat er met 1 wagen zo veel mogelijk adressen worden aangedaan. Dat lukt niet binnen de venstertijden. Ondernemers hebben geen voorraden meer. Daarom wordt er veel meer besteld. Door de grote servicegerichtheid (ontstaan ook door concurrentie) wordt het bestelde in zeer korte tijd geleverd. Daarom niet altijd venstertijden haalbaar. Maar er moet wel iets gebeuren, anders slibt de stad dicht. Hub zou kunnen, maar wel enorm lastig. Elke vervoerder heeft zijn eigen materieel met zijn eigen prijs (denk aan paletten, rolcontainers etc.). Daarnaast is het enorm afhankelijk van volume. Kleinere bestellingen kunnen prima per hub, maar een volle of 3/4^e volle wagen niet.

Stelling: er zijn meer vrachtwagens nodig door uitbreiden venstergebied

Volmondig ja.

Stelling: een hoge beladingsgraad is essentieel

Volmondig ja. Door beter handhaven. Kunnen niet controleren of de wagen fysiek vol is, maar met beprijzen wel prikkelen dat vervoerder hem zo vol mogelijk stopt

Stelling: een erkende stadsdistributeur waarbij alleen vervoerders met een keurmerk na 12 uur de stad in mogen is een goed idee

Zou een oplossing kunnen zijn, maar veel kleine vervoerders kiezen dan om zelf te vervoeren voor 12 uur. Dat zorgt binnen venstertijden voor heel veel opstoppingen. In Delft is dit geprobeerd en teruggedraaid.

Vraag: Hoe ziet de toekomst van het wagenpark eruit?

Er wordt wel geïnvesteerd, maar de techniek is er nog niet klaar voor. Vrachtwagen kan 10 jaar mee. Dus voor 2025 is het wagenpark nog niet gereed. Gelukkig veel wagens nu al zo energiezuinig mogelijk.

5.2 Participatie bijeenkomst visie Stadslogistiek met de Groningen City Club

8 september 2020

Aanwezig: 14 leden van de GCC en een afvaardiging van de gemeente Groningen

Ideeën en vragen vanuit deze bijeenkomst zijn:

- Hoe zit het met fietslogistiek, mogen deze de hele dag in de binnenstad rijden?
- De fietsen van Thuisbezorgd staan op de grote markt vaak stil, dit ervaren we als hinder. Deze staan daar te wachten en er is geen sprake van laden en lossen, hoe zit dat?
- Ondernemer geeft aan dat hij dagelijks 1 efficiënte rit heeft gepland met zijn dieselauto. Hij heeft niet de ambities om voor deze rit een zero emissie voertuig aan te schaffen, mede doordat er voor hem nog geen geschikt voertuig beschikbaar is op de markt. Opslag van goederen heeft geen meerwaarde bij kleinere leveringen.
- In de Oude kijk (nu geen venstergebied) gebeuren veel leveringen na 12 uur. Daardoor is deze straat de hele dag erg druk.
- Wat gebeurt er als we de hele binnenstad openhouden voor bestel en vrachtverkeer? Dan verspreid het verkeer zich over de hele dag, en dan is het toch juist rustiger op straat?
- In de Oude kijk zijn nu veel personenvoertuigen die er doorheen rijden (ongeveer 70% blijkt uit een meting van de RUG), deze veroorzaken veel overlast in de straat. Waarom doet de gemeente daar niet iets aan?
- Vervoerders hebben meestal hun eigen planning waardoor winkeliers vaak geen invloed hebben op levertijden.
- Het avondvenster zou een uitkomst zijn voor kleinere ondernemers. Zij doen vaak na 18 uur hun bezorgingen en halen afval vanuit de winkels op.
- Deelauto's en deelbestelbussen per straat zou een goede oplossing zijn voor kleine ondernemers die geen zero emissie voertuig kunnen aanschaffen.
- De kostenpost voor ontheffingen is voor de kleine ondernemers groot, voor de grote bedrijven spotgoedkoop. Een lijn trekken biedt soelaas.
- Gelijkspelveld juicht men toe; ook de logistieke bedrijven moeten zich houden aan de venstertijden.
- Een goed idee zou zijn een 'droppunt' in de binnenstad
- Als de gemeente voldoende faciliteert is er veel mogelijk
- Depots buiten de binnenstad is een goed alternatief
- Ondernemers willen afval graag gebundeld laten ophalen, of 1 afvalverwerkingsbedrijf per straat. Het idee is om dit op te pakken via studenten van de RUG. Gemeente zal hierin meedenken.
- Inzicht krijgen in best practices uit verschillende steden op verschillende thema's zou handig zijn (hier afvalinzameling). Gemeente speelt hier een rol in.
- Wat is de winst van het vergroten van het venstergebied? Dat is een algemeen gestelde vraag.
- Politie, hulpdiensten en taxi's ook meer laten deelnemen aan het 'gewone' verkeer dus ook 1 richting laten rijden. Het voorbeeld van de Brugstraat wordt hierbij gegeven.
- Fietsparkeren en bezorgscooters leeft ook bij de ondernemers, dit is een groot probleem. De rode lopers zijn in trek wat dit betreft.

Handhaven met camera's: biedt dat mogelijkheden voor een flexibel ontheffingsysteem, zodat ondernemers aantal keer per jaar wel buiten de venstertijden het gebied in mogen rijden?

5.3 Participatie bijeenkomst visie Stadslogistiek VNO-NCW Noord en MKB Noord

9 september 2020 in Van der Valk hotel Hoogkerk

Aanwezig: 30 deelnemers en een afvaardiging van de gemeente Groningen

Onderstaande vragen en opmerkingen werden tijdens de stellingen naar voren gebracht:

Stelling: Als het venstertijdengebied in de gehele binnenstad geldt, wordt het erg druk in de ochtend. Is dat wel handig?

Dat hangt ervan af, we willen juist benadrukken dat logistiek meer gebundeld wordt. Ook kunnen er logistieke hubs ontstaan om de toevoer van goederen ook in de middag te laten plaatsvinden met LEVVS en cargobikes. Deze hubs gaan we als gemeente niet zelf faciliteren. We laten het over aan de ondernemers zijn. We zien al dat dit per staat door ondernemers zelf wordt opgepakt.

Vraag: Hoe gaan jullie om met supermarktlogistiek?

Antwoord gemeente Groningen

Dit is niet zomaar opgelost. We zijn ervan op de hoogte dat we de grote supermarktwagens niet direct en allemaal tegelijk door kleinere en schone voertuigen kunnen laten uitvoeren. Ook op het gebied van supermarktlogistiek zijn er ontwikkelingen. Er worden ook grotere ZE-voertuigen ontwikkeld. De supermarktketens betrekken we bij de oplossingen en we proberen samen met hun naar oplossingen te kijken.

Vraag: Passen jullie ook een overgangszone toe?

Antwoord VNO-NCW

VNO-NCW is in gesprek met het ministerie om ervoor te zorgen dat deze overgangsregeling aansluit bij de wensen vanuit de middenstand. Op dit moment is de beschikbaarheid van de verschillende ze-voertuigen nog schaars waardoor de aanschaf van een ZE voertuig voor veel Mkb'ers geen optie is. Veel ondernemers voelen nog geen druk om nu al een voertuig aan te schaffen.

Opmerkingen:

Het aanschaffen van ZE voertuigen zal pas in 2024 gebeuren zodat ze in 2025 emissie-vrij kunnen rijden. Kleine ondernemers hebben daar nu nog geen financieel voordeel uit om een ZE voertuig aan te schaffen.

Iedereen is een voorstander van gelijke regels in de binnenstad voor iedereen.

Vraag: Hoe worden de ontheffingen geregeld?

Antwoord gemeente Groningen

In 2021 gaan we het ontheffingenbeleid onder de loep nemen en aanscherpen, passend op deze visie. We hebben al data verzameld dat we kunnen gebruiken. Zoals bij de ANPR-camera's. Volgend jaar wordt dit verder vorm gegeven.

Vraag: Zijn er ook scenario's dat de binnenstad op slot gaat?

Antwoord gemeente Groningen

Er zullen altijd mogelijkheden zijn om de binnenstad in te kunnen. De tendens is, dat de binnenstad per 2025 een ZE gebied is voor vracht- en bestel verkeer.

Hoe gaan we om met verhuizingen in de binnenstad? Een verhuizing duurt van 4 uur.

Antwoord gemeente Groningen

We praten ook met verhuisbedrijven om hun werk te kunnen blijven uitvoeren. We willen op termijn hier een sessie aan wijden.

Opmerking: Genoemd wordt dat het fietsenprobleem in de binnenstad groter is dan de logistieke vervoersstromingen op dit moment.

Antwoord gemeente Groningen

Dat is een ander beleidstak en wordt uiteraard ook opgepakt bij de gemeente.

5.4 Participatie bijeenkomst visie Stadslogistiek met KHN

22 oktober 2020 in De Biechtstoel

Aanwezig: Bestuurslid KHN (vertegenwoordiging logistiek) en afvaardiging gemeente Groningen

Opmerkingen en vragen van KHN

- De horecasector vreest voor toename van kosten voor de logistiek als gevolg van de maatregelen.
- Er zit veel verschil in type horecazaken. Nachthoreca heeft een heel andere bevoorradingsbehoefte dan daghoreca. En kleine kroegen doen veel zelf qua bevoorrading.
- Houdt bij het opstellen van het beleid ook rekening met kleine kroegen, en kijk niet alleen naar de belangen van de grote spellers.
- Houd ook rekening met de gevolgen van Corona. Veel horecazaken hebben nu niet de mogelijkheid om te investeren. Dus maatregelen die op korte termijn om investeringen vragen zijn niet realistisch.
- Er is ook een tekort aan chauffeurs. Dat maakt het voor de leveranciers onmogelijk om in de ochtend nog meer voertuigen in te zetten.
- Op 'normale' dagen wordt de binnenstad van Groningen als eerste bevoorrad door de horecaleveranciers, en daarna de rest van de provincie/Noord-Nederland. Met mooi weer merken we dat de recreatieplekken (stranden, campings etc.) eerst bevoorrad worden, dan komt de bevoorrading in de binnenstad later op gang. Houd hiermee ook rekening bij het invoeren van nieuwe regels voor bevoorrading.
- Er zijn ook ergernissen tussen horecazaken onderling over het bevoorraden. Dat komt ook mede door de drukte en de beperkte openbare ruimte.
- We zien ook het conflict tussen terrassen die vanaf 11 uur open mogen en vrachtwagens die tot 12 uur mogen bevoorraden. Kan dit niet op elkaar worden afgestemd? Dus dat vrachtwagens tot 11 uur in de Poelestraat mogen i.p.v. tot 12 uur.

Afspraken

- De gemeente maakt een logistieke scan van de horeca-bevoorrading. KHN wordt nauw betrokken bij het maken van deze scan. We kijken in de scan naar meerdere grote leveranciers en naar zowel grote als kleine horecazaken.
- De bovengenoemde scan is input voor het opstellen van het nieuwe ontheffingenbeleid in 2021.

5.5 Participatie bijeenkomst visie Stadslogistiek

Algemene inloop bijeenkomst

Maandag 14 september 2020 in Forum Groningen

Aanwezig: 32 personen en een afvaardiging van de gemeente Groningen

Voor de bijeenkomst hebben deelnemers zich vooraf opgegeven. Deelnemerslijst is aanwezig.

Opmerkingen, vragen en suggesties:

Slagerij: HACCP-vervoer, hoe wordt dat straks geregeld?

Antwoord gemeente Groningen

De wettelijke regels voor voedselveiligheid blijven gelden. Transporteurs moeten zich aan deze regels houden, ook als ze met elektrische voertuigen gaan rijden. Er zijn bijvoorbeeld al pilots geïnitieerd met gekoelde cargobikes. Uiteraard kunnen we niet alles met cargobikes vervoerd worden. Bij supermarkt- en horecabevoorrading bijvoorbeeld gaat het om hele grote hoeveelheden, hiervoor zijn ook grote voertuigen nodig.

Venstertijden: bewoners vinden bevoorrading hinderlijk.

Kan de gemeente het terrasbeleid ook afstemmen op de venstertijden? Dat er pas na het laden en lossen terrassen uitgesteld worden.

Antwoord gemeente Groningen

Onze venstertijden zijn van 5.00-12.00 uur. De landelijke wetgeving bepaalt dat bedrijven vóór 7.00 uur 's ochtends geen geluidsoverlast in de buurt van woningen mogen veroorzaken. In de praktijk kan er voor 7.00 uur bijna niet geladen en gelost worden.

Vervoerders en voertuigfabrikanten werken aan stillere voertuigen en stillere manieren van bevoorraden.

De terrassen (en het terrasbeleid) bekijken we integraal in de openbare ruimte. Niet alle terrassen kunnen pas na de venstertijden uitgesteld worden. Het is ook in het belang van de horecasector dat de bevoorrading afgerond is vóórdat de terrassen opengaan.

Hoe gaat het met niet-bestemmingsverkeer? Zoals kiss-and-ride in de binnenstad.

Antwoord gemeente Groningen

Deze visie gaat over vracht- en bestelverkeer. We onderzoeken het gebruik van de maatregelen die we nemen. We nemen ook afval en transport van e-commerce mee in de logistieke stroming (retourstromingen uit de stad)

Heeft iedereen een vergunning nodig om te kunnen bevoorraden?

Antwoord gemeente Groningen

Gedurende de venstertijden mag iedereen de binnenstad inrijden om te laden en lossen. Buiten de venstertijden komen bedrijven en bewoners soms in aanmerking voor een ontheffing. Deze moet aangevraagd worden bij de gemeente. Het ontheffingenbeleid wordt in 2021 herzien. We gaan dan per logistieke stroom bekijken wat noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering. We willen zo min mogelijk ontheffingen uitgeven, maar daar waar het noodzakelijk is, moet het aanvragen gemakkelijk zijn.

Voorstellingen zijn vaak in de avond en buiten venstertijden. Hoe gaan we hier mee om? Dan betaal ik veel aan ontheffingen (van subsidiegeld van de gemeente).

Antwoord gemeente Groningen

Gemeente betreft cultuurinstellingen en evenementenlocaties bij het opstellen van het nieuwe ontheffingenbeleid in 2021.

Hoe zit het met verhuizingen die in de binnenstad plaatsvinden?

Antwoord gemeente Groningen

Daarvoor zoeken we maatwerk. We hebben contacten met verhuisbedrijven die meedenken om dit goed te laten verlopen.

Hoe zit het met logistieke hubs? Gaan jullie het 'bodenterrein' weer openstellen?

Antwoord gemeente Groningen

De gemeente gaat geen hubs realiseren. We laten dit aan het bedrijfsleven over om te organiseren. De gemeente stimuleert wel het gebruik van logistieke hubs (bijvoorbeeld via het Europese project Surflogh)

Bewoners zien ook veel 'auto hubs'. Leveranciers die vanuit een geparkeerde vrachtwagen hun spullen in rolcontainers of met een steekkar in een vrij groot gebied bezorgen, mag dat wel? (Bewoners ervaren veel overlast van ronkende 'auto-hubs')

Antwoord gemeente Groningen

Soms is de vrachtwagen als mobiele hub een mooie oplossing, en soms levert dit overlast op. We gaan in beeld brengen onder welke condities dit wel en niet wenselijk is. Vervolgens gaan we ons beleid daar zo veel mogelijk op afstemmen.

Ik zou wel een cargo-bike willen, maar waar zet ik hem neer?

Antwoord gemeente Groningen

We willen niet dat straks de binnenstad vol staat met geparkeerde cargobikes. Als het aantal cargobikes blijft toenemen zullen we dit moeten gaan reguleren. We gaan onderzoeken hoe we dit het beste kunnen doen. We denken ook aan voorbeelden als de Stadswerkplaats, dat er in een straat

een cargobike voor algemeen gebruik wordt geplaatst. We gaan de komende tijd testen uitvoeren om de juiste oplossing hiervoor te kunnen bieden.

Parkeren voor bewoners: op wie is dat van toepassing?

Veel parkeerplaatsen voor bewoners worden in de huidige plannen weggehaald, komen daar dan straks cargo-bikes te staan?

Antwoord gemeente Groningen

We hebben nog geen concrete oplossingen en plannen voor stallingsplekken van cargobikes. We gaan hier de komende tijd onderzoek naar doen.

‘Mogen elektrische trekkarren (Nuwiel) ook op het fietspad? ‘

Antwoord gemeente Groningen

Dat mag als de kar voldoet aan de randvoorwaarden van de RDW.

Is het een idee om ook aan te geven waar je niet mag laden en lossen? Per straat zou dit ideaal zijn omdat sommige straten erg smal zijn.

Antwoord gemeente Groningen

Het lijkt een mooie suggestie. We gaan onderzoeken of dit uitvoerbaar is, zowel voor handhaving als voor het laden en lossen.

Hoe gaat dat met bouwlogistiek voor kleinere projecten?

Antwoord gemeente Groningen

Dit nemen we mee in het ontheffingenbeleid. Voor grote bouwprojecten geldt dat deze in de toekomst altijd gebruik moeten maken van een bouwhub. Voor kleine bouwprojecten onderzoeken we hoe deze doorgang kunnen vinden met minder busjes en minder parkeerhinder.

Hoe zijn storing en bouw-klusbusjes geïntegreerd in de visie?

Antwoord gemeente Groningen

Deze doelgroep wordt meegenomen in het ontheffingenbeleid. We zien steeds meer bedrijven gebruik maken van cargobikes in plaats van bestelbussen. Er zijn veel mogelijkheden om zonder een bestelbus te werken. We beseffen ook dat een storingsmonteur snel ter plekke moet kunnen zijn. In het ontheffingenbeleid nemen we op onder welke omstandigheden en voorwaarden een ontheffing verleend kan worden.

Stellingen die we de deelnemers voorleggen met de reacties daarop:

Stelling 1: Instelling van een groter het venstertijdengebied en een zero emissie-zone is goed voor de Stad. (Vanaf 2025 moet alle bevoorrading zero emissie in de binnenstad). Bakfietsen mogen de hele dag de bevoorrading doen in de binnenstad.

Deelnemers zijn grotendeels mee oneens. Ze willen wel een 'schone' binnenstad maar ze voorzien niet minder drukte op straat door het instellen van de ZE-zone

Stelling 2: Ik ben bereid om grote aangekochte goederen 's ochtends in ontvangst te nemen.

De meeste deelnemers vinden dat geen probleem. Een student gaf aan dat 's middags te willen.

Horecaondernemer:

Een laad- en losplek voor in de middag zou fijn zijn. Een plek net buiten het venstergebied bijvoorbeeld voor 1 auto/bus zou voor de horeca een uitkomst zijn. Zo kunnen ze toch in de buurt van hun zaak in de middag nog kleine bevoorrading of catering doen.

- Een aantal bewoners geeft aan dit een slecht plan te vinden. De geparkeerde auto/bus zorgt juist voor overlast.

Stelling 3: Ik ben bereid om mijn online aankopen zelf op te halen bij een ophaalpunt

- Verreweg de meeste deelnemers vinden dit prima.
- Als het overdag bij een horecaondernemer afgehaald kan worden, vinden een aantal dat handig.
- Voor grote en zware pakketten werkt dat niet.
- Welke eisen worden daaraan gesteld? Bijvoorbeeld welke pakketten wel/niet? Dat moet helder worden voordat ze daar een goed antwoord op kunnen geven.
- Voor 1 deelnemer is het gemak van online-aankopen juist het thuis laten bezorgen.

Stelling 4: Ik ben bereid 100/200/500 meter te lopen/fietsen voor het ophalen van een pakket bij een ophaalpunt.

"Zijn er ook ZE-voertuigen die functioneren als pick-up punt, waar mensen zelf de pakketten uit kunnen halen?"

Reactie gemeente Groningen:

- Die voertuigen bestaan, en er wordt mee getest, ook in de provincie Groningen.
- Wie weet kunnen we hiermee in de nabije toekomst ook in de binnenstad testen.

"Het beste zou zijn dat de levering in de binnenstad is om mensen naar de binnenstad te trekken."

Mag je een elektrische kar op het fietspad hebben?

Dat mag als de kar voldoet aan de randvoorwaarden van de RDW.

Stelling 5: Transporteurs en dienstverleners moeten meer betalen voor ontheffingen. (Onze gedachte is om vervoerder te 'dwingen' om goederen te bundelen.)

Iedereen is tegen dit principe. Uiteindelijk zal de meerprijs bij de consument worden neergelegd.

Algemene opmerking van een aantal bewoners:

Vergeet ons niet, wij willen hier ook gewoon kunnen wonen. Goede communicatie met de bewoners is een must.

5.6 Participatie bijeenkomst visie Stadslogistiek Algemene inloop bijeenkomst

22 september 2020 in Forum Groningen

Aanwezig: 45 personen en een vertegenwoordiging van de gemeente Groningen

Voor de bijeenkomst hebben deelnemers zich vooraf opgegeven. Deelnemerslijst is aanwezig.

Opmerkingen, vragen en suggesties:

Kan ik straks nog wel met mijn personenauto boodschappen doen in de stad en met mijn bejaarde moeder er op uit?

Antwoord gemeente Groningen

De visie stadslogistiek is van toepassing op vracht- en bestelverkeer.

Wat zijn de gevolgen voor particulier vervoer? Is daar beleid voor? En waar kan ik dat vinden?

Antwoord gemeente Groningen

In onze visie gaat het alleen over de grijze kentekens (vracht en bestel verkeer).

Hoe gaat het straks met de stukadoors, glazenwassers en aannemers?

Antwoord gemeente Groningen

Daar is het ontheffingen beleid voor. De meeste ontheffingen gaan via de bedrijven zelf.

In 2021 gaan we het ontheffingenbeleid herzien in afstemming met de verschillende sectoren.

Kan de kleine zelfstandige wel de binnenstad in?

De keus in aannemer wordt anders, omdat niet iedere aannemer een ZE voertuig kan aanschaffen.

Gaan jullie ook onderzoek doen naar de effecten van het vergroten van de venstertijden? En wat dat voor effecten heeft op de dienstverlening?

Antwoord gemeente Groningen

Ja dit doen we samen met VNO-NCW

Waarom is het avondvenster afgeschaft? Dit was ook voor bewoners handig.

Antwoord gemeente Groningen

Omdat er in verhouding weinig gebruik van werd gemaakt.

We zullen in 2021 bij het herzien van het ontheffingendossier gaan uitzoeken hoe we om gaan met avondleveringen.

Waarom zijn de bewoners niet vertegenwoordigd in de klankbordgroep?

Antwoord gemeente Groningen

De coördinator binnenstad van de gemeente Groningen zit in de klankbordgroep. Vanaf heden zullen we ook bewoners(organisaties) laten aansluiten. Niet alle buurten hebben een vereniging, dus we zullen kijken hoe we deze bewoners kunnen bereiken en informeren.

Hoe zit het met de lengte van de vrachtwagens? Komen daar ook wijzigingen in? Er staan in de binnenstad (bij AH en Jumbo) geregeld kratten heel lang buiten voordat de vrachtwagens er zijn. Dit is hinderlijk voor bewoners en ander verkeer.

Antwoord gemeente Groningen

De inzet van een grote vrachtwagen is efficiënter dan de inzet van meerdere kleine. Wij zijn daarom in veel gevallen niet tegen de inzet van grote vrachtwagens.

Kan een monteur bij spoed onze zaak ook bereiken?

Antwoord gemeente Groningen

Op dit moment is dat al goed geregeld. Met de herziening van het ontheffingendossier houden wij rekening met spoedgevallen.

Als alle leveringen (zoals boodschappen bezorgen in de ochtend plaatsvinden, wordt het dan niet veel te druk?

Antwoord gemeente Groningen

Wij verwachten vooralsnog geen extra drukte of congestie, maar blijven dit uiteraard wel monitoren.

Kan er ook een app ontwikkeld worden voor ontheffingen, zodat een bewoner een ontheffing voor de ondernemer kan aanvragen.

Antwoord gemeente Groningen

Deze suggestie nemen we mee bij het uitwerken van het ontheffingenbeleid in 2021.

Rond 11 uur is het erg druk in de binnenstad. Voor 12 uur is het voor een bezoeker vaak minder leuk om te winkelen i.v.m. vracht- en bestelverkeer. Kan dat niet anders?

Antwoord gemeente Groningen

De winkels en horeca moeten wel bevoorrad worden. Winkels openen hun winkels ook later in de ochtend dan voorheen met als gevolg dat ook de bevoorrading later begint.

Sommige ondernemers maken in samenspraak met elkaar en de logistieke partijen tijdafspraken over hun bevoorrading. Bijvoorbeeld zodat daarna de terrassen uitgezet kunnen worden.

Waarom komen er steeds meer supermarkten in de binnenstad?

Antwoord gemeente Groningen

Supermarkten mogen zich veelal bij recht vestigen in een groot deel van de binnenstad.

Maak een visie op het gebruik van de binnenstad. Het moet een integrale opgave zijn waar ook de bewoner onderdeel van is. Hoe krijg je één visie? Daarom ook bewoners in de klankbordgroep betrekken!

Antwoord gemeente Groningen

Wij kijken vanuit stadslogistiek zoveel mogelijk integraal naar de ontwikkelingen en knelpunten in onze binnenstad. Er is altijd samenhang met andere dossiers. Dat is een ingewikkeld proces, met veel belangen en verschillende partijen.

Wij hebben last van horecaleveranciers die de (koel)motoren van hun vrachtwagens aan houden. Kan de gemeente ook afspraken maken met de sectoren om deze overlast te verminderen?

Antwoord gemeente Groningen

Grote vrachtwagens met koelmotoren kunnen zorgen voor geluidsoverlast voor de omgeving. Dat willen wij zoveel mogelijk voorkomen en daar waar mogelijk spreken we de gebruikers hierop aan. De geluidsoverlast door de koelingen zal in de toekomst verdwijnen met de introductie van stille ZE-voertuigen.

Gelden de ZE regels ook voor taxi's?

Antwoord gemeente Groningen

De in deze conceptvisie opgenomen maatregelen gelden niet voor personenvervoer in taxi's, maar voor bestel en vrachtverkeer

Stellingen die we de deelnemers voorleggen met de reacties daarop:

Stelling 1: Het vergroten van het ventergebied is goed voor de stad.

Merendeel zegt ja.

Nee: We krijgen in de Visscherstraat dan meer overlast over de gehele dag door het vervoer met Cargobikes.

Er zullen wellicht hubs ontstaan die het verkeer doen verminderen ten gunste van kleinere voertuigen.

Stelling 2: ik ben bereid om aangekochte grote goederen 's ochtends in ontvangst te nemen.

50/50 voor en tegen.

Worden alle goederen 's morgens wel geleverd? De leverancier regelt dit wel als hij iets wil verkopen.

Stelling 3: Online aankopen wil ik ophalen bij een ophaalpunt.

Geen probleem. Hangt van het gewicht af

Stelling 4: Ik ben bereid om 100/200/500 m te lopen of te fietsen om een pakket op te halen bij een afhaalpunt.

Prima, maar denk ook om mensen met een rollator of mensen die slecht ter been zijn.

Stelling 5: Transporteur/dienstverlener moeten betalen om de binnenstad in te mogen.

Nee, dit wordt doorberekend naar de consument

5.7 Participatie bijeenkomst visie Stadslogistiek met de CVAH

28 oktober aan het Zuiderdiep 98

aanwezig: bestuur CVAH, 4 marktkoopliden en vertegenwoordigers van de gemeente Groningen.

1. Het vergroten van het venstertijdengebied treft de marktondernemers onevenredig hard. En dat terwijl zij alleen 's ochtends de stad in en 's avonds de stad uit rijden en de rest van de dag stil staan. In hoeverre dragen marktondernemers dan bij aan de oplossing met die ene kilometer die per marktdag in de binnenstad wordt gereden?
2. Men pleit ervoor dat marktondernemers een uitzonderingspositie en/of ontheffing krijgen. Met als doel dat marktondernemers 15 jaar op de huidige wijze door kunnen.
3. De meeste marktondernemers werken met grote vrachtwagens van waaruit zij hun waren verkopen. Deze vrachtwagens maken weinig kilometers waardoor de afschrijvingstermijn veel langer is dan bij een reguliere vrachtwagen.
4. De vergelijking tussen de afschrijvingstermijn van een reguliere vrachtwagen (+/- 5 jaar) en die van een vrachtwagen voor de markt (12 – 15 jaar) wordt gemaakt. Daarom is het van groot belang dat marktondernemers veel eerder weten waar zij bij hun investeringen rekening mee moeten houden. De termijn van vijf jaar, waarin de visie voorziet (n.b. landelijke regelgeving) is te kort en leidt tot veel te grote investeringen die menig marktondernemer niet kan dragen.
5. Het materieel dat marktondernemers gebruiken is op dit moment nog niet zero emissie beschikbaar en/of de ontwikkeling daarvan staat in de kinderschoenen. Van wat er nu wel beschikbaar is (als voorbeeld de vergelijking tussen een Opel Vivaro die op diesel € 30.000 kost en elektrisch € 75.000,-) is de aanschafwaarde veel hoger. Dus ondanks dat de ambitie van de gemeente wordt onderstreept, worden marktondernemers te hard getroffen gezien het beperkte aantal vervoersbewegingen zij in de binnenstad maken. Dergelijke investeringen zijn voor marktondernemers economisch onrendabel.
6. .Er zijn op dit moment geen elektrische voertuigen met voldoende capaciteit. Hoewel de ontwikkelingen snel gaan is het niet duidelijk of er tijdig goede en betaalbare oplossingen zijn.
7. Welk probleem veroorzaken marktondernemers nu eigenlijk? Op een marktdag is het slechts een enkele kilometer per kraam. Dat staat in geen verhouding tot groothandels en pakketbezorgers.
8. De groente- en fruithandelaren op de markt krijgen ter plekke hun waren bezorgd. Die leveranciers zouden wel moeten voldoen aan de venstertijden en zero emissie-zone.
9. .Het materieel van marktondernemers gaat heel lang mee. Daarom wordt er ook regelmatig goed materieel 2e hands gekocht.
10. De gemeente moet nieuwe eisen aan materieel heel goed en vroegtijdig communiceren.

11. Zoals het nu lijkt zijn de investeringen die marktondernemers moeten doen redelijkerwijs niet terug te verdienen. De CVAH onderstreept dat marktondernemers onevenredig worden getroffen door de maatregelen.
12. Wat wordt geëist is technisch niet mogelijk en financieel niet haalbaar. De overheid zou hiervoor subsidies moeten verstrekken.
13. Landelijk trekt de CVAH op met VNO NCW om te lobbyen voor een uitzonderingspositie maar geeft ook aan dat de gemeente Groningen de ondernemers, onder het mom van lokaal maatwerk, tegemoet kan komen.

Toegezegd wordt dat er een logistieke scan komt van allerlei sectoren. Ook van de markt. In die scan wordt bekeken om hoeveel vervoersbewegingen het gaat, het gewicht, soort lading, investeringen enzovoort. Dit zijn scans op sectorniveau en niet terug te voeren op individuele marktondernemers. De scans geven informatie waar het ontheffingenbeleid op wordt gebaseerd.

We gaan in 2021 aan de slag met het ontheffingenbeleid. Dan gaan we in op de vraag van de marktondernemers naar een uitzonderingspositie. Wel is duidelijk dat dat sowieso niet voor iedere marktondernemer geldt. Grote wagens van waaruit de waren verkocht worden hebben een andere positie dan bestelbussen die ook voor andere doeleinden kunnen worden ingezet.

Andere punten die aan de orde kwamen

Op de Vismarkt hebben marktondernemers bij het afbouwen geen last van ander bevoorradingsverkeer. Sinds corona is de Vismarkt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer omdat marktkramen gebruikmaken van de rijbaan. De marktondernemers zouden het fijn vinden als dit ook na corona zo blijft.

Op de Grote Markt is er wel last van ander verkeer. Bijvoorbeeld van bouwprojecten als er grote opleggers op de Grote Markt parkeren.

5.8 Verslag Extra online bewonersbijeenkomst A-kwartier (1)

Dinsdag 6 oktober, 15.30 uur

Opmerkingen en vragen van de bewoners

De beleving van de stadlogistiek van bewoners is anders dan die van ambtenaren. Bewoners zitten 24/7 in de binnenstad, en dat is toch anders.

Op het gedempte Zuiderdiep voor mijn voordeur is het volgende gebeurd: De buslijnen zijn aangepast, het kleine busje is gaan rijden en later wegbezuinigd. Nu staan er dagelijks grote vrachtwagens lang te laden en lossen recht voor mijn voordeur. Vaak wel 1,5 uur lang. De koelmotor blijft dan draaien, dat levert veel geluidsoverlast op. De plek wordt gebruikt als een hub; vanuit worden meerdere horecazaken bevoorrad. Als de vrachtwagen 7 keer een korte stop maakt, wordt de overlast verspreid, dat is toch veel eerlijker. Na telefonisch contact met de bewoners heeft Hanos hier wel vrachtwagens ingezet met een stillere aandrijfmotor, maar de koelmotor maakt evenveel lawaai.

Het Gedempte Zuiderdiep is de laatste jaren wel erg veranderd qua sfeer en karakter. De ondernemers krijgen veel meer ruimte om van alles in de openbare ruimte te doen. Terrassen, reclame, gestalde cargobikes die als reclame functioneren. De toegankelijkheid is niet overal goed meer. Je kan niet overal meer over het voetpad lopen. Zeker op een paar plekken waar de terrassen zijn aangepast en meer ruimte in beslag nemen sinds de coronatijd.

We zien veel grote vrachtwagens die wel vol beladen zijn, maar die slechts een (klein) deel van hun lading in de binnenstad afleveren. Er kunnen veel beter kleine vrachtwagens ingezet worden. Die leveren veel minder overlast op.

Een overslagterrein zoals het Bodenterrein vroeger was, kan dat niet terugkomen? Ik denk ook dat kleinere vrachtwagens een goede oplossing kunnen zijn. Dat zou kunnen werken vanaf een hub.

Er staan altijd veel busjes van bouwvakkers in onze (Turftoren)straat. Er wordt hierover ook niet gecommuniceerd. Onze straat is het afvoerputje van bouwverkeer voor bouwprojecten op andere locaties. Er zijn altijd wel particulieren en huisjesmolders bezig met verbouwen.

We zien te veel vrachtwagens in de binnenstad en ze staan er te lang. De vrachtwagens hinderen ook het gewone woon-werkverkeer (bewoners, werknemers) en bezoekers.

De venstertijden tot 12u is te lang. Het is dan al veel te druk in de stad. Liever tot 10 of 11 uur. En graag venstertijden buiten de reguliere spitsen.

Er zijn te veel eenrichtingsstraten in de binnenstad. Het eenrichtingsverkeer zorgt ervoor dat vrachtverkeer niet de snelste route kan nemen om de binnenstad te verlaten.

Het is goed om te horen dat er vóór 7 uur 's ochtends geen lawaai gemaakt mag worden door het laden en lossen.

Kan het bewonersparkeren ook gehandhaafd worden met de ANPR-camera's? Dat de camera's onderscheid kunnen maken tussen bewoners/vergunninghouders die er wel in mogen en andere auto's die er niet in mogen?

Kan de gemeente leveranciers vragen/dwingen om de motoren uit te zetten tijdens het laden en lossen? Deze vraag geldt ook voor de koelmotoren van de horeca leveranciers.

Kan er in de visie ook aandacht komen voor zogenaamde quick-wins? Verbeteringen die nu al doorgevoerd kunnen worden?

Bewonersbelangen worden vaak vergeten bij plannen in de binnenstad. Het gaat vaak alleen over bezoekers, winkels en horeca.

Pas op met het teveel promoten van cargobikes. Voor we het weten staat de binnenstad daar vol mee.

Er is steeds meer reclame in de openbare ruimte. En die wordt ook steeds schreeuweriger. Neem nou de geparkeerde bezorgfietsen die bijna de hele dag op de stoep staan.

Als Groningen straks met meer uitzonderingen gaat werken (want een groter venstertijdengebied) wordt de handhaving ook lastiger.

5.9 Verslag Extra online bewonersbijeenkomst Martinierkhof en binnenstad Oost

Dinsdag 6 oktober, 19.30 uur

Aanwezig: 2 bewoners

Betrokkenheid

De bewoners geven aan inhoudelijke opmerkingen en vragen te hebben. Daarnaast willen ze ook graag betrokken blijven/worden bij toekomstige ontwikkelingen rondom stadslogistiek, zoals bij de herziening van het ontheffingenbeleid in 2021. De heer van Oostveen zal daarin optreden als vertegenwoordiger van de bewoners van het Martinierkhof.

Opmerkingen en vragen van de bewoners

- Door alleen vrachtverkeer toe te laten gedurende de venstertijden, wordt het in de ochtend juist drukker. Zijn de venstertijden voor alle gevallen wel de goede oplossing?
- Kunnen bewoners straks ook regie krijgen over ontheffing voor bijvoorbeeld glazenwassers, schilders etc.? Net zoals met parkeren nu het geval is.
- Het is ons niet altijd duidelijk wat de gemeente wil. We zien een 'tweesporenbeleid'. Enerzijds neemt de gemeente maatregelen om minder verkeer toe te staan in de binnenstad en tegelijkertijd wordt er een nieuwe parkeergarage geopend, midden in het centrum. En waarom gelden deze Zero Emissie regels niet voor andere doelgroepen zoals taxi's. Wanneer komen die aan de beurt?
- De lucht in de binnenstad van Groningen is heel schoon geeft meneer van Oostveen aan. De lucht in de Oosterparkwijk en het Zuiderpark is van een veel slechtere kwaliteit. Hoe kan dat eigenlijk?
- Waar is het de gemeente vooral om te doen? Gaat het om het klimaat, schone lucht of ruimte?
- De overlast van laden en lossen heeft een grote invloed op het woongenot in de binnenstad. Als voorbeeld geeft de heer Van Oostveen dat bewoners van twee adressen zijn verhuisd vanwege overlast door het laden en lossen van de Prinsenhof. Er werd niet goed naar de belangen van de omwonenden geluisterd en er zijn geen inspanningen gedaan om de overlast te beperken. 'Dan voel je je als bewoners niet serieus genomen.'

5.10 Verslag Extra online bewonersbijeenkomst A-kwartier (2)

Dinsdag 20 oktober, 10.00 uur

Aanwezig: 1 bewoner

Opmerkingen en vragen van de bewoners

- Logistiek verkeer heeft altijd twee kanten. De goederen worden door leveranciers naar de binnenstad gebracht. Daar is veel aandacht voor in de visie. Maar de goederen worden door consumenten weer opgehaald, dat levert ook veel verkeersbewegingen op, daarvoor is in de visie geen aandacht.
- De visie en maatregelen hebben ook effect op bewoners. Bijvoorbeeld bij verhuizingen en de aan- en afvoer van spullen.
- Kan de gemeente meer onderscheid maken tussen bestemmingsverkeer en niet-bestemmingsverkeer?
- Pleidooi: Ga een stap verder; registreer wie erin mag en wie niet.
- De gemeente breidt het venstertijdengebied voor logistiek uit. Dit is het moment om zaken te combineren door ook personenvoertuigen te weren:
 1. Kiss&ride voor bijvoorbeeld de markt (vooral in de ochtend)
 2. Auto's die 's avonds voor de show rondjes rijden
- Kan de gemeente de uitbreiding van het venstertijdengebied (lees autovrije zone) voor personenvoertuigen opnemen in de Integrale Mobiliteitsvisie en in de herziening van de Binnenstadsvisie?
- In het A-kwartier willen we meedenken en meewerken aan de plannen van de gemeente. We maken ons wel zorgen over onze woonbuurt:
 1. We worden gevraagd om mee te werken aan de plannen om parkeerplaatsen in de straat te verwijderen.
 2. Er is nog geen alternatief voor deze parkeerplaatsen. En de herinrichtingsplannen worden wel doorgezet.
 3. We zijn bang dat de ruimte die is gecreëerd door het verwijderen van de parkeerplaatsen wordt ingenomen door doorgaand verkeer en andere ongewenste zaken.

5.11 Verslag bewonersbijeenkomst 1, Steenhouwerskade en Sledemenerbuurt

Donderdag 6 oktober, 15.00 uur

Aanwezig: 1 bewoner

Opmerkingen en vragen van de bewoner

Vraag

Blijft ons wooncomplex aan de Steenhouwerskade wel goed bereikbaar? Het is nu al lastig? Het oppikken en afzetten van mensen met de auto is heel moeilijk.

Antwoord

Voor personenauto's verandert er niets door de maatregelen van deze visie.

Vraag

Bewoner geeft aan vooral last te hebben van de vele fietsers in de binnenstad. Er zijn steeds meer beperkingen en regels voor fietsers. De fiets mag niet meer overal staan, zo worden we beperkt in onze vrijheid.

Antwoord

Doordat het steeds drukker wordt in de binnenstad -ook met fietsers- moeten we maatregelen treffen om de straten en pleinen in de stad voor iedereen bereikbaar te houden. We doen dit niet om onze bewoners te beperken in hun vrijheid, maar juist om alle voorzieningen in de binnenstad voor iedereen bereikbaar te houden.

Vraag

Mogen er wel camera's worden geplaatst i.v.m. privacyregels?

Antwoord

Ten aanzien van het plaatsen van de ANPR-camera's voldoen we aan de wettelijke kaders voor de bescherming van privacy. Dit betekent dat kentekens een maximale wettelijke periode op een versleutelde wijze bewaard zullen worden. Deze bewaartermijn is voor kentekens die geen overtreding hebben gegaan, maximaal 72 uur en voor kentekens die wel een overtreding hebben begaan 5 jaar.

5.12 Verslag Extra bewonersbijeenkomst 2, Steenhouwerskade en Sledemenerbuurt

Donderdag 26 oktober, 16.30 uur

Aanwezig: 1 bewoner

Opmerkingen en vragen van de bewoner

We zien erg veel bezorgbusjes bij ons wooncomplex. En ook veel bezorgverkeer in de binnenstad. Het is goed dat hier iets aan gedaan wordt.

Vraag

Ik merk veel verschil in de geluidsoverlast van het laden en lossen per winkel. Bij de Primark is er weinig geluid van de vrachtwagens, maar veel geluid van de rammelende rolcontainers. Bij de Mediamarkt is er juist veel motorgeluid van de vrachtwagens en weinig geluid van het laden en lossen zelf, waarschijnlijk omdat het om dure en gevoelige apparatuur gaat wordt er voorzichtig mee omgegaan. Kan er iets aan de geluidsoverlast in de ochtend gedaan worden?

Antwoord

Wij willen ook dat de binnenstad een fijne plek is om te wonen, en daar hoort een goede nachtrust bij. Dit betekent dat er vóór 07.00 uur in de ochtend alleen stille activiteiten mogen plaatsvinden. Dit is vastgelegd in milieuwetgeving.

Vraag

Via PostNL krijg ik medische voeding thuisbezorgd. Het gaat om leveringen met veel gewicht, te zwaar om zelf van een afhaalpunt op te halen. Kan dit straks nog bij mij thuisbezorgd worden?

Antwoord

Met de nieuwe regels blijft het voor PostNL mogelijk om leveringen thuis te bezorgen. PostNL moet hiervoor de bezorgconcepten wel (deels) aanpassen.