

Voorzitter: M. Bolle (CDA)

Namens de raad: W.B. Leemhuis (GroenLinks), H.E.H. van Niejenhuis (PvdA), I. Venhuizen (D66), W.H. Koks (SP), S. vd Pol (VVD), T. Moorlag (ChristenUnie), H.P. Ubbens (CDA), W.I. Pechler (PvdD), J.A.C. Moerkerk (100% Groningen), R. Stayen (Stadspartij), S.R. Bosch (Student&Stad), D. Ram (PVV)

Namens het college van B&W: P.E. Broeksma

Namens de griffie: W.H. Bierman

Visie Stadslogistiek (raadsvoorstel 10-2-2021)

00:00:06

Voorzitter: Goedemiddag, welkom bij deze meningsvormende sessie waarin we de visie Stadslogistiek gaan bespreken. We kunnen hier een politieke vraag stellen aan het college en ook aan elkaar uiteraard. De feitelijke en technische vragen zijn, als het goed is, vooraf gesteld. De verleiding is groot om die toch hier ook bij dit onderwerp te stellen. U mag dat in uw eigen tijd doen, maar ik ga ervan uit dat de wethouder ze niet gaat beantwoorden, dus reken daar dan ook niet op. We hebben ook digitaal aanwezig en dat zijn de heer Van der Pol namens de VVD en mevrouw Moorlag namens de ChristenUnie. Even checken of het geluid werkt. Meneer Van der Pol.

00:05:25

De heer Van der Pol: Goedemiddag, Voorzitter.

00:05:26

Voorzitter: Goedemiddag. Mevrouw Moorlag.

00:05:29

Mevrouw Moorlag: Ja, ook aanwezig, Voorzitter.

00:05:30

Voorzitter: Hartstikke mooi, het werkt allemaal. Het wordt helaas niet live uitgezonden, maar wel opgenomen, dus inwoners kunnen dit wel terugkijken. We zijn tien minuten later begonnen, maar we gaan kijken of we toch om half zeven klaar kunnen zijn en anders zijn we om tien over half zeven klaar. Wie van de aanwezige leden mag ik als eerste het woord geven over de visie Stadslogistiek? De heer Koks namens de SP.

00:06:00

De heer Koks: Voorzitter, om u alvast aan uw tijdswinst te helpen, zal ik bijzonder kort zijn. Met heimwee denk ik, niet de rest van mijn fractie, zo nu en dan terug aan het CiBoGa-terrein, waar de 'Bo' voor bodenterrein staat en waar Van Gend en Loos de spullen over de stad te verdeelde met paard en wagen – dat was nog voor mijn tijd – Om nu inderdaad de Partij voor de dieren wat gerust te stellen zouden die paarden vervangen kunnen worden door elektrische vervoermiddelen dat scheelt ook weer in de broeikasuitstoot door die paarden. Wij hebben het diverse malen afgelopen tijd gehad over deze stadslogistiek we vinden de manier, waarop het college dit nu uitgewerkt heeft en vorm wil geven, een prima zaak. Wij hebben dus niet meer te zeggen. Ik dank u.

00:06:52

Voorzitter: Verfrissend. De heer Van Niejenhuis namens de Partij van de Arbeid.

00:06:55

De heer Van Nijenhuis: Dank u wel, Voorzitter. Voorzitter, ook van mij een korte bijdrage. De PvdA wil een aantrekkelijke, schone en veilige binnenstad. We gaan dus voor uitstootvrij transport en logistiek die past bij de maat en schaal van de straten van de binnenstad. Een paard doet dat uitstekend inderdaad, meneer Koks, dus wat mij betreft komen die ook weer terug. Het college schrijft dat het ontheffingenbeleid nog moet worden vormgegeven. Dat vinden wij echt jammer dat het geen deel uitmaakt van dit stuk en deze visie. In theorie is dit fantastisch beleid. We willen echter ook echt weten hoe dit in de praktijk uitpakt en praktisch werkend ontheffingenbeleid is daarvoor cruciaal voor ondernemers en ik denk ook voor mensen in de binnenstad die gebruik maken van die ondernemers die diensten voor hen verrichten. Daarom hebben wij een motie in voorbereiding om te zorgen dat dat ook echt heel goed ontheffingenbeleid wordt. Afhankelijk van wat de wethouder hier nog over gaat vertellen gaan we die straks in de raad wel of niet indienen, denk ik. Tot zover.

00:07:52

Voorzitter: Dank u wel. De heer Ubbens namens het CDA.

00:08:00

De heer Ubbens: Ja, dank u, Voorzitter. Ik zal een iets langere woordvoering houden. Er zitten wat ons betreft twee kanten aan deze discussie. In de eerste plaats, meerdere fracties hebben dat gezegd, is heel goed dat we ons steentje bijdragen aan het klimaatakkoord en dat we proberen zo snel mogelijk de stadslogistiek ook te gaan verduurzamen. Het nieuwe venstertijdenbeleid biedt ook mogelijkheden om de stad toegankelijker te maken en overlast van bijvoorbeeld bevoorrading te minimaliseren. De andere kant van de medaille is wel dat ondernemers dit moeten gaan realiseren, voor een groot deel. Het is goed dat er nu een nieuwe overgangsregeling is en die is ook landelijk. Het lijkt ons ook wenselijk dat die wel oog blijft houden voor de moeilijkheden die ondernemers kunnen hebben. Er staat ook in het voorstel, in de visie, wel het één en ander over in. Het is goed dat hier een hardheidsclausule is opgenomen, zodat je daar de ruimte hebt om kleinere ondernemers toch nog mogelijkheden te bieden. Handhaving zal heel belangrijk worden en onze fractie heeft geen bezwaar tegen het camerasysteem daar zijn volgens ons voldoende waarborgen in. Waar we wel zorgen over hebben dat zijn de manieren waarop het hele systeem eventueel te omzeilen is. Bijvoorbeeld zero-emissie en de venstertijden gaan straks gelden voor bepaalde type auto's. We hebben het dan over vrachtauto's en bestelwagens, maar dus niet voor gewone personenauto's. Dat begrijp ik aan de ene kant. Aan de andere kant lijkt het ons dan wel zorgelijk dat, als je dus een bezorgdienst hebt of een ondernemer bent met een personenauto, je dus nog de binnenstad in kan. De vraag is of dat niet tot problemen gaat leiden en tot onwenselijke verschuivingen? De vraag is of dat niet van tevoren beter moet worden dichtgezet, bijvoorbeeld door te zeggen dat het om zakelijke kentekens moet gaan of iets dergelijks, maar goed dat kan ook allerlei nadelen hebben. Daarnaast blijkt uit het participatiedocument dat er nog steeds een aantal vervoerders zijn die zeggen dat de strengere venstertijden het aantal vrachtwagens sterk zou vergroten. In een kortere tijd moet de binnenstad bevoorrad worden en dat zou meer auto's vragen. Dat zou misschien weer op gespannen voet staat met de verduurzaming, als ze dan hun wagenpark moeten uitbreiden. Tegelijkertijd zullen ze misschien ook duurdere voertuigen moeten aanschaffen en dat zal de prijs omhoog 'drukken'. Tot slot – ja, dat sluit aan bij wat de Partij van de

Arbeid net heeft gezegd – er zitten nog behoorlijk wat open eindjes in deze visie. Onder andere het ontheffingsysteem wat nog een vraagstuk wordt dat ingewikkeld kan worden, want ondernemers geven aan de ene kant aan dat ontheffingen noodzakelijk zijn en aan de andere kant willen ze wel een uniform beleid en iedereen op gelijke manier behandelen. Een ontheffingenmodel staat daarmee op gespannen voet, dus dat wordt nog ingewikkeld. Ook voor de supermarktdistributie moet nog beleid worden uitgewerkt, ook voor het eventuele 'waterbedeffect' waarbij mensen net buiten het venstertijdengebied gaan parkeren met de vrachtwagen en dan gaan laden en lossen. Dat is ook nog niet opgelost en moet allemaal nog gebeuren. Eigenlijk is de vraag die wij hebben: waarom is dat niet in deze visie opgenomen en kunnen we deze visie niet beter pas vaststellen op het moment dat het hele integrale verhaal af is? Dat is de vraag aan de wethouder. Daar laat ik het bij.

00:11:30

Voorzitter: Dank u wel. De heer Pechler namens de Partij voor de Dieren.

00:11:45

De heer Pechler: Voorzitter, de nieuwe visie op de stadslogistiek is een lang proces waar we de afgelopen jaren steeds goed in zijn meegenomen. Dank daarvoor. In het algemeen kunnen we ons dan ook goed vinden in wat voorligt. Een groter venstertijdengebied lijkt ons verstandig en de zero-emissiezone zijn we natuurlijk ook enthousiast over. Daar gaat mijn duurzame hart sneller van kloppen. Schone lucht en minder herrie en dat straks de tijden voorbij zijn, waar je zelfs op de fiets nog amper door de Oude Kijk in 't Jatstraat komt, daar kijken we naar uit. Dank ook voor het inspraakrapport. Veel uitzonderlijke situaties waar mijn fractie nooit aan had gedacht: roeiverenigingen, de viermaal daagse levering van supermarkten en potentieel eigen regie bij het ontheffingenbeleid voor binnenstadsbewoners. Het college lijkt het allemaal goed op te pakken, maar ik ben benieuwd naar de reactie van de wethouder op de aangekondigde motie van de Partij van de Arbeid. Het enige waar mijn fractie wel een groot bezwaar tegen heeft, is het camerasysteem. Vanzelfsprekend moet dit voldoen aan de AVG, maar dat moet de rest van de digitale infrastructuur van de overheid ook en er wordt de laatste tijd toch aardig wat gehackt. We zien hier een groot potentieel voor misbruik in. We hebben afgelopen najaar nog een sessie gehad over cybercrime dat dat nog steeds toeneemt en ongrijpbaar lijkt. We zullen dan ook wederom een motie indienen om al deze extra camera's in de openbare ruimte te voorkomen. Dank u wel.

00:12:54

Voorzitter: De heer Van Niejenhuis namens de Partij van de Arbeid.

00:12:56

De heer Van Niejenhuis: Ik zou aan de heer Pechler willen vragen: als hij wel voor dit systeem is, hoe zou hij dan willen dat daarop gehandhaafd wordt zonder die camera's?

00:13:02

Voorzitter: De heer Pechler.

00:13:03

De heer Pechler: Nu, dat lijkt me maar op één andere manier mogelijk en dat is namelijk door meer inzet van personeel. Daarbij erken ik dat dat waarschijnlijker duurder zal zijn en dat we door het Rijk ook wel een beetje in een fuik worden geplaatst, omdat zij met het

klimaatakkoord – waar wij in principe natuurlijke ons in kunnen vinden – dit soort zero-emissiezones willen instellen in steden, maar tegelijkertijd niet de extra middelen vrijmaken om dat op een andere manier te handhaven dan met camera's. Toch zien wij het echter op deze manier niet zitten.

00:13:29

Voorzitter: De heer Koks namens de SP.

00:13:31

De heer Koks: Ja, Voorzitter, nu weet ik niet precies of de heer Pechler mee is geweest op die trip naar Gent, twee of drie jaar terug, daar had het Gentse stadsbestuur ook de binnenstad omringd met dit soort camera's en dat bleek daar op een hele goede manier te werken. Wat trekt u voor lessen uit die Gentse ervaring rondom cameratoezicht?

00:13:53

Voorzitter: De heer Pechler.

00:13:55

De heer Pechler: Ja dank, Voorzitter. Op diezelfde manier zijn er ook heel veel kerncentrales, waar nog geen ramp is geweest, maar dat is natuurlijk geen garantie voor de toekomst. Dat daar dus zo een systeem goed werkt, dat er nog geen privacyschendingen zijn geweest en dat het nog niet is gehackt dat is natuurlijk niet een belofte of een garantie voor onze situatie hier en ook niet voor hun toekomst trouwens.

00:14:13

De heer Koks: Voorzitter, durft de heer Pechler hier wel de trap af? Er is namelijk ook geen enkele garantie te geven dat die trap niet afbreekt, dus wat dat betreft zou ik zeggen: leer uit andere situaties.

00:14:24

Voorzitter: Dank u wel, meneer Koks. Dank u wel, meneer Pechler. Wie mag ik dan het woord geven? De heer Leemhuis namens GroenLinks.

00:14:31

De heer Leemhuis: Ja, dank u wel, Voorzitter. Mijn fractie is blij met het voorstel wat we hier vandaag bespreken. Het past goed in de binnenstadsvisie en de wens om de openbare ruimte te herwinnen. We zien een forse uitbreiding van het venstertijdgebied en dat betekent dat we straks op middagen en avonden in de binnenstad echt meer ruimte hebben om te verblijven, om misschien ook ruimte te vinden voor groen of voor speelgelegenheden, ruimte voor voetgangers om een fijne prettige leefomgeving te hebben, ook voor de 15.000 binnenstadsbewoners die daarmee ook flink erop vooruit zullen gaan,

00:15:10

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer Ubbens.

00:15:12

De heer Ubbens: Ja, even ter verduidelijking. Ruimte dan ingezet voor groen daar zou ik voor zijn. Komt die ruimte echter wel beschikbaar, want in de tijd dat de venstertijd geldt dan heb je die ruimte nodig voor de bevoorrading?

00:15:26

Voorzitter: De heer Leemhuis.

00:15:27

De heer Leemhuis: Dat is een goede vraag. Ik denk dat er op plekken die ruimte ontstaat, maar ik bedoel natuurlijk in het geheel van al die voordelen die ik noemde. Dan moet ik even kijken waar ik gebleven was. Mijn fractie is enthousiast over dit voorstel en wij willen graag ook vooral benadrukken dat het voordeel hiervan is dat je de zero-emissiezone en de venstertijden samen koppelt en in één keer invoert. Dat is denk ik heel goed en heel duidelijk beleid ook naar de ondernemers en de vervoerders toe, dus daar zijn we heel blij mee. Dat maakt ook meteen duidelijk dat het hier niet alleen gaat om de uitstoot, maar ook om het ruimtegebruik, want we zien ook dat het beleid zich heel erg richt op dat we met kleiner vervoer kunnen gaan werken, zoals bakfietsen en dergelijke. Een drietal punten nog. Mijn fractie heeft eerder gezegd dat we er wel wat in zien als ook bijvoorbeeld de Nieuwe Ebbingestraat – dat is ook een straat waar heel veel vrachtverkeer doorheen gaat – er deel van uit zal maken. Ik ben dus benieuwd naar de overweging van het college om te zeggen: we gaan niet de Nieuwe Ebbinge erbij doen. Daaraan gekoppeld is het punt dat het college ervoor gekozen heeft om die binnenring van de Diepenring niet te betrekken bij de zero-emissiezone dan wel het venstertijdengebied. Mijn fractie vraagt zich wel af dat daar waar we juist de Diepenring ook willen zien als een plek waar je juist meer ruimte gaat krijgen voor verblijf, voor groen, voor recreëren staat dit niet met elkaar op gespannen voet. Ik zou dus van het college toch de redenering nog wel uitgelegd willen krijgen, waarom dat nu moet op die manier. We zien daar namelijk ook de nadelen van. Het kan daar ontstaan dat daar veel verkeer is en dat daar juist meer vrachtverkeer komt. Ik ben benieuwd wat het college daarover kan zeggen. Dan tot slot het punt van de camera's. Mijn fractie is altijd kritisch over het gebruik van camera's dat zal u niet onbekend zijn. We zien echter in dit stuk redelijk veel waarborgen, waarom dat hier mogelijk tot minder problemen leidt. Mijn fractie vraagt echter wel aan het college om niet alleen te zeggen, het voldoet aan de AVG en het voldoet aan bepaalde normen, maar om daar ook echt een schepje bovenop te doen en echt het maximum aan privacywaarborgen eruit te slepen, als straks een aanbesteding komt of iets dergelijks. Misschien is dat ook – en dan ben ik echt klaar, Voorzitter – iets waarom het verstandig zou zijn dit in het vervolgtraject in eigen beheer te doen en niet, zoals het college overweegt, mogelijk extern te werven of te leasen of dergelijke dingen. Misschien is het goed om, juist vanwege het privacy-aspect, systemen te kopen die je zelf in beheer hebt en zelf ook uitvoert.

00:18:34

Voorzitter: Dank u wel. De heer Venhuizen namens D66.

00:18:38

De heer Venhuizen: Dank u wel, Voorzitter. De visie komt niet uit de lucht vallen. We hebben het er inderdaad vaker over gehad – in goed overleg ook – en pas bij de gemeente ook met de belanghebbenden. Volgens ons ligt er een goede uitwerking en is dit de kant die we op willen met elkaar en niet alleen wij, maar ook de ondernemers in de stad. Belangrijk is dat we het niet in één keer doen, maar dat we vooral een richting aangeven. De vorige keer hebben we zorgen geuit over of de uitbreiding van het venstertijdengebied leidt tot eventueel meer vrachtwagens of niet. Ik weet niet of dat al beter in beeld is of dat dat nog moet blijken. Vorige keer hebben we ook zorgen geuit over de mogelijke rigiditeit en opgeroepen tot maatwerk. Nu is het al eerder genoemd en dat hadden we graag gezien in

het ontheffingenbeleid, maar gezien het goede overleg met ook de betrokken ondernemers, denken wij dat daar ook in goed overleg uitgekomen moet worden. Ook de overgangsregelingen en de bijbehorende subsidies stellen ons wel gerust. Dan nog een ander punt, er wordt genoemd: taxi's zijn nog niet aan de orde, maar er wordt wel over nagedacht. We vroegen ons af, gaat dit dan eventueel ook gelden voor WMO en leerlingenvervoer? Wordt daar ook over nagedacht of is dat helemaal niet aan de orde? Dat waren de belangrijkste punten. Dank u wel, Voorzitter.

00:19:55

Voorzitter: Dank u wel. De heer Van der Pol namens de VVD.

00:20:00

De heer Van der Pol: Dank u wel, Voorzitter. Zero-emissie Stadslogistiek in 2025 is een hele mooie ambitie. Hij is wel wat optimistisch, want laten we eerlijk zijn in de plannen zullen tot 2030 nieuwere voertuigen die nog op fossiele brandstoffen rijden toegang blijven houden tot de binnenstad. Toch is de VVD blij met deze ontwikkeling. Het is een mooie balans tussen verduurzaming, waar we zien dat markt voor elektrische voertuigen en waterstof enorm snel aan het ontwikkelen en verbeteren is, en realiteitszin. Er worden namelijk forse investeringen gevraagd van ondernemers. Het is van groot belang ruimte te geven in deze overgang, zeker als iemand net een bestelbus of vrachtwagen heeft aangeschaft. Het is logisch om deze groene zone samen te laten vallen met de vergrote zone voor de venstertijden. Volgens de VVD zijn de venstertijden nog onvoldoende uitgewerkt om in de raad vastgesteld te worden. Algemeen is het bijzonder jammer dat we deze visie niet integraal kunnen bespreken met het vernieuwde ontheffingenbeleid. Hier sluiten we ons aan bij de eerdere opmerkingen van het CDA en de PvdA. Is het niet een beter idee te wachten met het vaststellen van deze visie tot dit ontheffingenbeleid is uitgewerkt? De VVD ziet graag een duidelijk beleid waar zo min mogelijk uitzonderingen op gemaakt hoeven te worden. We zijn bang voor grote administratieve lasten voor bedrijven en de inzet van extra ambtenaren. Graag een reactie van de wethouder. Ook denkt de VVD dat venstertijden van vijf tot twaalf in het vergrote gebied ontoereikend kunnen zijn. We denken eerder aan de volgende tijden: venstertijden in de ochtend wijzigen naar zeven tot twaalf uur. Het tijdslot van vijf tot zeven, waar bevoorrading wel mogelijk is maar vanwege de geluisoverlast praktisch onhaalbaar is allicht nutteloos. Ook is het bijzonder lastig te handhaven. Wanneer is er nu sprake van geluidsoverlast? De Groningse binnenstad is zo uniek, juist omdat er zoveel mensen wonen en die hebben recht op een goede nachtrust. Daartegenover zien we wel graag een extra tijdslot in de avond, bijvoorbeeld van zes tot acht uur na de spits. Dit geeft bijvoorbeeld supermarkten en horecagelegenheden meer flexibiliteit en kan de drukte in de ochtend ook verminderen. Laten we immers niet vergeten dat het vrachtverkeer in de ochtend samenvalt met de ochtendspits, waar we ook voldoende ruimte voor de fietsers willen behouden. Ik ben benieuwd naar de mogelijkheden hiervoor. Dank u wel.

00:22:15

Voorzitter: Dank u wel, meneer Van der Pol. De heer Staijen namens de Stadspartij.

00:22:21

De heer Staijen: Ja, dank u, Voorzitter. Dit plan steunt op drie pijlers en het zijn nogal forse ingrepen niet alleen voor de bewoners en de transporteurs, maar zeker ook voor alle ondernemers in de binnenstad. De Stadspartij staat in principe achter het basisidee van dit

voorstel, maar heeft er nog een hoop problemen mee. Met de voorgestelde begrenzing van de zones en tijden kan mijn fractie het wel eens zijn, zeker nu de Diepenring toch vrij blijft voor het gewone verkeer. De zero-emissiezone, Voorzitter, geldt volgens dit voorstel voor bevoorrading, afvalinzameling, bouw-, klus- en evenementenverkeer. Hieruit concludeert mijn fractie dat deze zone dus blijkbaar niet geldt voor particulieren. Is dat correct, want ook die rijden natuurlijk wel vaak in busjes? Als dat vrij toegankelijk is voor de particulieren, hoe wordt er dan vorm aan gegeven? Komt er een permanente gratis ontheffing voor alle binnenstadsbewoners? Graag daar iets meer duidelijkheid over. Die venstertijden die veranderen niet ten opzichte van wat nu gebruikt wordt. Vooral voor de horeca zijn heel veel ondernemers ook afhankelijk van bevoorrading in de avond en nachturen, want die hebben dikwijls niet de opslagcapaciteit voor een hele dag, voor verse producten. Het is heel erg onduidelijk in dit voorstel hoe men dit wil gaan faciliteren. Dan, Voorzitter, de Stadspartij mist nog heel veel in dit voorstel wat wij toch echt beschouwen als een onvolledig voorstel. Het hele ontheffingenbeleid moet nog uitgewerkt worden. Straks zeggen we hier ja tegen en dan zitten wij vast aan een ontheffingenbeleid wat we niet weten, andere partijen hadden het daar net ook al over. Wij vrezen zelfs dat het hele ontheffingenbeleid wel weer een melkkoe zal gaan worden, dus het zoveelste infuus van ondernemer en particulier naar de noodlijdende gemeentefinanciën. Ook bij de handhaving door middel van camera's op alle toegangswegen missen wij de harde garanties dat deze beelden *nóóit* voor iets anders gebruikt zullen worden. De heer Ubbers had het er ook al even over. Tot slot dit: de timing van het voorstel vinden wij bijzonder slecht. Middenin een grote crisis voor bijna alle ondernemingen in de binnenstad komt de gemeente met dure verplichte investeringen en een beperking van de bedrijfsvoering voor deze bedrijven. Juist nu alle geldmiddelen en leencapaciteit daar wel opgebruikt zijn door de crisis en er nog geen enkel zicht is op of en hoe men deze crisis kan overleven en wanneer men er weer enigszins bovenop komt. Verwacht dit college nu echt dat in een paar jaar tijd – want je praat hier over 2025 – overal weer voldoende geldmiddelen zullen zijn om te investeren in dure elektrische voertuigen die een groot deel van de dag stil zullen staan. Met een vage verwijzing naar mogelijke rijkssubsidies kom je niet ver. Voorzitter, de Stadspartij begrijpt de noodzaak van dit voorstel. We staan ook achter het idee, maar mijn fractie vindt het absoluut onvoldoende uitgewerkt en ingediend op een totaal verkeerd moment. Werk het eerst eens verder uit en kom hiermee terug als er meer zicht is op de gevolgen van de crisis voor de bedrijven in de binnenstad. Dank u.

00:25:35

Voorzitter: Dank u wel, meneer Staijen en dank ook voor het hele goede voorbeeld van een technische vraag, waarin u vraagt of dit systeem ook geldt voor particulieren. Dat is nu precies een vraag die ambtelijk nagevraagd kan worden, maar ik denk dat de wethouder deze vraag wel kan beantwoorden. De heer Ram, namens de PVV.

00:25:53

De heer Ram: Dank u wel, Voorzitter. Het zal u niet verrassen, de PVV is tegen deze visie Stadslogistiek. Dat hebben we ook al eerder aangegeven in de vorige commissie hierover. We zien de toegevoegde waarde van de enkele kilometers zero-emissiezone voor CO2 in de stad niet. Wat gaat dit voor effect hebben op het klimaat? Volgens ons helemaal niets. Daarnaast zijn er -

00:26:20

Voorzitter: Meneer Ram, u heeft een vraag van de heer Pechler.

00:26:22

De heer Pechler: Ja, dank, Voorzitter. Is de heer Ram het wel met mij eens dat het daarnaast ook duidelijk effect zal hebben op de luchtkwaliteit in de stad en dat deze wagens ook buiten de zero-emissiezone van Groningen zullen rijden en dat daarom deze CO2-besparing juist veel verder gaat dan alleen de kilometertjes binnen onze Diepenring?

00:26:37

Voorzitter: De heer Ram.

00:26:38

De heer Ram: Als u had gewacht dan had ik daar direct al antwoord op gegeven. Natuurlijk is het terugdringen van fijnstof en andere schadelijke stoffen een goede zaak, maar er is niet goed nagedacht over het idee waar fijnstof vandaan komt. Fijnstof komt grotendeels van banden. Gewoon slijtage van rubber. Ook elektrische wagens geven fijnstof af, dus volledig zero-emissie zal het ook niet worden. Daarnaast zijn wij tegen het camerasysteem. Geen 'linkse big brother' in de binnenstad, wat ons betreft. Wij maken ons ook zorgen over de negatieve effecten op de economie. Het ontheffingsysteem wat wordt aangekondigd, daar wordt natuurlijk ook weer geld gevraagd van ondernemers, een extra belasting weer op ondernemen. Graag willen wij ook weten hoeveel dit de ondernemers gaat kosten, Voorzitter. Natuurlijk moet het nog worden vormgegeven het hele ontheffingenbeleid dit had direct bij deze visie moeten zitten. Daarbij moeten ondernemers ook elektrische voertuigen en voertuigen gaan aanschaffen wat wederom extra uitgaven geeft voor ondernemers, dus zo wordt de binnenstad voor ondernemen wel heel erg onaantrekkelijk. De vraag is: wordt er wel goed rekening gehouden met de economie? Dank u wel, Voorzitter.

00:28:00

Voorzitter: Dank u wel, meneer Ram. Wie mag ik dan het woord geven? Mevrouw Moorlag namens de ChristenUnie.

00:28:10

Mevrouw Moorlag: Ja, bedankt Voorzitter. De ChristenUnie is net als de voorgaande sessies over dit onderwerp positief over de ontwikkelingen op het gebied van stadslogistiek in het centrum van onze stad. De visie die voor ons ligt, zit goed in elkaar en biedt een mooie perspectief voor een schone toegankelijke binnenstad. Het tijdspad geeft genoeg ruimte aan ondernemers, zodat zij voldoende tijd en ruimte hebben om op dit alles te anticiperen. Verder zien we ook dat er rekening gehouden wordt met het ontstaan van een 'waterbedeffect' en dat naar oplossingen wordt gezocht voor dit probleem. We zien dat ondernemers in de binnenstad oplossingsgericht en creatief meedenken in het hele proces en we verwachten dat het hier ook tot goede oplossingen gaat komen. Verder vinden we het een goede zaak dat het gebied wat wordt verkleind, omdat het bevoorradingsverkeer anders door de wijken gaat rijden en dat zou natuurlijk een onwenselijke situaties zijn. Dan nog een laatste kleine technische opmerking. We kwamen tot de ontdekking dat het kaartje dat de zones weergeeft niet leesbaar is voor mensen die kleurenblind zijn, dus wellicht dat daar in de toekomst wat meer rekening mee gehouden kan worden. Dank u wel, Voorzitter.

00:29:12

Voorzitter: Dank u wel, mevrouw Moorlag. De heer Moerkerk namens 100% Groningen.

00:29:20

De heer Moerkerk: Dank u wel, Voorzitter. Wij steunen van harte de ontwikkelingen dat transport elektrisch zou moeten worden gedaan de komende jaren. Ik wil echter een klein praktijkvoorbeeld geven wat misschien aan het denken zet om iets te doen aan de tijden van de venstertijden. Ik heb een horecaonderneming net buiten het centrum, in de stad, dus ik val niet in het gebied. Ik heb met mijn leveranciers besproken wat voor impact dit plan heeft en die zeggen: "Ja, al mijn personeel moet eigenlijk in de ochtenduren in het centrum werken, dus ik ga jou 's middags leveren" en dat wil ik niet. Venstertijden anders inrichten zou dus veel lucht geven aan ondernemers om het anders te kunnen indelen. Dat is mijn suggestie.

00:30:04

Voorzitter: Dank u wel, meneer Moerkerk. Dan heb ik volgens mij iedereen gehad die het woord wil voeren en dan komen we voor de beantwoording aan bij wethouder Broeksma.

00:30:19

De heer Broeksma: Ja, dank u wel, Voorzitter. We spreken hier al lang over. Ik hoorde net van de van één van de raadsleden dat de de laatste vergadering, waar we nog met publiek vergaderden, ging over de conceptvisie Stadslogistiek en dat we nu, een jaar later, over dit onderwerp spreken. Dit onderwerp gaat over de binnenstad. Het gaat over de binnenstad van Groningen. Het past bij de binnenstadsvisie en het gaat over de leefkwaliteit van de openbare ruimte, juist in dat gebied. Zoals gezegd wordt draagt het bij aan de klimaatdoelstellingen. Het klimaat, wat wij in de binnenstad hebben, daar draagt het zeker aan bij. Het geeft meer ruimte, juist ook op de drukker momenten en het levert ook minder uitstoot op van fossiele brandstoffen. Daarvoor twee dingen: de venstertijden en de zero-emissie. Het is natuurlijk goed om de zero-emissie ruim van tevoren aan te kondigen. Dat willen we ook vier jaar van tevoren aankondigen. Om in 2025 in te kunnen gaan moeten we dat nu, vier jaar van tevoren, aankondigen. Dat is afgesproken en dat doen we ook, zodat bedrijven voldoende tijd hebben om te kunnen anticiperen en mee te bewegen. Dat laten we die bedrijven niet alleen doen, daar zijn we mee in gesprek. We hebben verschillende projecten, Surflogh en ULaaDS enzovoort, waar we juist samenwerken met ondernemers, samenwerken met de verschillende branches en ook de ambulante handel, de kleine ondernemers, de horeca, de winkels, de supermarkten en alle bedrijven die daar in de binnenstad moeten wezen om bevoorrad te worden. Daar spreken we mee en we kijken of er inventieve oplossingen zijn voor de problemen waar we tegenaan lopen. Dit is inderdaad geen project dat wij in een paar maanden bedenken en dan klap erover en verder. Nee, dit is een project wat inderdaad ook nog niet afgerond is, omdat het ontheffingenbeleid daarin ook een goede plek moet krijgen. We hebben daar gedachten over, we denken daarover en spreken daarover. Juist uit het participatieproces zijn ook allerlei kwesties en knelpunten naar voren gekomen. Dat is ook de winst van het participatieproces. Bewoners waren daarbij aangesloten. Particulieren die zeggen: "Hoe zit het nu met mijn auto, ik rijd in een bestelbusje rond met een grijs kenteken, mag dat nu ook niet? Dat is dan een technisch antwoord: ja, dat mag wel. Ook als je met een grijs kenteken rondrijdt als particulier dan

mag dat gewoon. Dat gaan we regelen al dan niet in ontheffingenbeleid of je kenteken komt op een lijst te staan en dan komt dat automatisch goed. Het wordt allemaal goed geregeld.

00:32:51

Voorzitter: De heer Ubbens heeft een vraag. Ik hoop dat het over dit technische antwoord gaat.

00:32:55

De heer Ubbens: Nu ja, enigszins, want er zijn dus een heleboel vraagtekens hoe je dat dan in de praktijk moet doen. U zegt: ja, als je met je Caddy de binnenstad binnenrijdt en het is je privéauto dan mag je doorrijden door de camera, maar dan moet je een ontheffing hebben. Als ik echter uit Emmen een keer een dagje naar Groningen rijd met mijn Caddy dan ga ik natuurlijk niet van tevoren een ontheffing aanvragen. Er komen dus toch allerlei problemen die straks gaan spelen met het hele beleid, die we toch van tevoren even goed door moeten denken voordat we deze visie vaststellen. Nu heb ik het idee dat we de visie vaststellen en allerlei problematische vraagstukken schuiven we door naar de toekomst.

00:33:28

Voorzitter: De wethouder.

00:33:29

De heer Broeksma: Het is precies dat. Het is precies het vaststellen van de visie. Is dit nu wat je wil en is dit de weg voorwaarts en daar komen we problematische gevallen bij tegen. In de vorige, een jaar geleden kennelijk, is ook gesproken over de kleine middenstander. Bijvoorbeeld de glazenwasser, moeten nu alle ramen 's morgens gewassen worden en kan dat 's middags niet? Dat zijn inderdaad problemen – en ook het probleem wat u noemt – die op een praktische manier op te lossen zijn. Je kunt natuurlijk het gebied gewoon inrijden. De vraag is: krijg je daar een bekeuring voor of krijg je daar geen bekeuring voor? Dat is dan de vraag en daar moet u me maar vertrouwen – en ik geloof dat u dat ook wel doet – dat dat op een goede manier te regelen valt. Er is een vraag over het ontheffingenbeleid en waarom dat er nu niet bij zit. Dat is precies de reden waarom we in gesprek zijn juist met die branches. Dat is precies de reden waarom er een uitkomst is uit dat participatieproces, waar al die partijen die gebruik maken van de binnenstad, dus ook de bewoners, ook de bedrijven en de supermarkten – ik heb ze allemaal genoemd – bij betrokken zijn. Dat zijn goede en vruchtbare gesprekken en ook Logistiek Nederland zegt: wij begrijpen dat dit gebeurt, we kunnen dit ook volgen, we staan er ook achter, dat geeft een level playing field en de aantrekkelijkheid van de binnenstad is ook voor ons als ondernemers van belang om onze producten te kunnen afzetten. Dat gesprek vind dus plaats en in dat gesprek gaat het ook over dat ontheffingenbeleid. Om een voorbeeld te noemen, die ontheffingen zijn nu op allerlei verschillende manieren: de hulpdiensten krijgen op een andere andere manier ontheffing dan bijvoorbeeld de gemeentelijke voertuigen. Dat wordt één geheel, dat wordt één lijst, één database van ontheffingen. Op een eenvoudige manier valt dat ook te doen. We zijn in gesprek en één van de dingen die uit de participatie komt, is of het mogelijk is om de binnenstadondernemers een aantal keer per week, per maand of per jaar op één of andere manier vrij toegang te geven om tegemoet te komen aan de behoefte van die binnenstadondernemers. Hetzelfde geldt voor kleine lokale ondernemers, die vaak in de binnenstad moeten zijn. Dat zijn dingen, precies de punten die u nu aangeeft en die u ook eerder aangegeven heeft, waar we maatwerk willen maken per branche en als het moet,

maatwerk per ondernemer, om precies dat te doen, waar u ook om vraagt. Om waar het leidt tot onevenredige effecten, die niet zo bedoeld zijn, in te kunnen grijpen en daar zal ook de hardheidsclausule onderdeel van uitmaken. Op het moment dat het dus leidt tot onbillijkheden van overwegende aard – u kent de term – zal er een hardheidsclausule zijn om daar maatwerk te kunnen leveren per branche, denk aan de ambulante handel, de horeca, of aan de individuele ondernemer die onevenredig vaak getroffen zou zijn of misschien ook wel de roeivereniging die met de boten op pad wil. Dat ontheffingenbeleid maken we dus ook samen met de genoemde ondernemingen en u hebt het hele lijstje gezien van de brancheverenigingen die daarbij betrokken zijn.

00:36:27

De heer Broeksma: De onwenselijke effecten van het CDA gaan over handhaven. We gaan niet alleen handhaven met camera's, we handhaven ook met de boa's, die ook moeten zien van nu hier wordt naar binnengereden en wordt de zone ingereden en hier vind ook daadwerkelijk laden en lossen plaats. We hebben ook eerder aangegeven en je ziet het af en toe wel dat het laden en lossen is: zet de spullen op de stoep of breng ze binnen bij de winkel en ga dan ook verder met je vrachtwagentje of je vrachtwagen. Ga dus niet bij wijze van spreken de spullen in de koelkast zetten van de horecaondernemer. Laden en lossen betekent kort lossen dan wel laden en dan weer verder rijden. Daar wordt dus ook op gehandhaafd en ook daarvan snapt de branche dat dat de bedoeling is, dus de horecaspullen niet tot in de koelkast brengen. Dat moet de chauffeur niet doen, enkel laden en lossen en wegwezen. Leidt het ook tot meer auto's hebben een aantal partijen naar gevraagd. Meer auto's op hetzelfde moment, dus leidt het tot meer vrachtwagens. Ik heb u gezegd, we zijn in gesprek met alle branches en ook met de met evofenedex, Transport en Logistiek Nederland, enzovoort. We zijn met een aantal Europees gesubsidieerde projecten bezig en dat doen we samen met andere steden in binnen- en buitenland om te kijken of er slimme oplossingen zijn. Zijn er slimme oplossingen te bedenken voor die last mile? Als je de andere kant opgaat dan is het weer de first mile. Kun je met bijvoorbeeld werken met hubs aan de randen van de binnenstad en aan de randen van de stad, zodat spullen dan overgeladen worden naar zero-emissievoertuigen, zodat die de binnenstad in kunnen. Dat voorkomt dat elke ondernemer zijn eigen zero-emissievoertuig zou moeten aanschaffen en het heeft nog een ander effect en dat heet in de logistieke wereld 'groupage', het groeperen van ladingen. Ook u weet dat vrachtwagens met een beperkt aantal producten toch door de binnenstad rammen, terwijl meerdere vrachtwagens op ongeveer hetzelfde adres moeten zijn. Als ladingen gegroepeerd zouden kunnen worden is dat zowel goedkoper als efficiënter en het geeft meer ruimte voor de binnenstad en voor de bewoners en de mensen die willen genieten van de binnenstad. Die gesprekken en de projecten waar we mee bezig zijn Surflogh en ULaaDS – ik heb er een paar genoemd – leiden ertoe dat we ook dat effect van de logistieke winst willen halen door te groeperen. Logistiek Nederland zegt altijd: "Eigenlijk zijn wij de meest groene branche, want wij hebben er belang bij zo min mogelijk kilometers te maken en zo effectief mogelijk onze logistieke processen in te richten". Wij willen ze daarbij helpen en we kunnen dus ook leren van andere gemeenten in binnen- en buitenland en we zijn daarop aangesloten. Vorig jaar zag u het Cargo Bike Festival – in 2019 was het al – en de Cargobikathon onlangs. Dat zijn allemaal voorbeelden van manieren waarop we

proberen te groeperen en de bevoorrading met cargobikes, waar het mogelijk is, te organiseren.

00:39:33

Voorzitter: Vraag van de heer Ubbens.

00:39:35

De heer Ubbens: Bedankt, Voorzitter. Ja, we horen dit natuurlijk al jaren – ook het vorige college is hier flink mee bezig geweest – "We gaan hubs ontwikkelen". Heel veel van die trajecten lopen ook weer spaak. Wat is dan ... stel, het lukt niet, want tot nu zijn heel veel van die projecten mislukt of komen niet van de grond. Wij voeren nu dit beleid wel in, met dat als oplossing, maar stel die oplossing komt er niet. Ik bedoel, moeten we niet veel meer zekerheid hebben over de haalbaarheid van al die projecten, voordat wij deze visie vaststellen?

00:40:06

Voorzitter: De wethouder.

00:40:07

De heer Broeksma: Ik kan u voorspellen ... U weet ook hoe dat menselijk werkt, op het moment dat Logistiek Nederland zegt en ook de bedrijven zeggen: geef ons een gelijk speelveld, dus zorg ervoor dat er regelingen zijn. Op het moment dat wij met een hub gaan werken of met een zero-emissievoertuig of met een cargobikes of op andere manieren zo groen mogelijk en zo zero-emissie mogelijk willen bevoorraden. Op het moment dat dit nog duurder is of op het moment dat het onhandiger is of op het moment dat op die hubs te weinig pakketten ladingen gegroepeerd kunnen worden, omdat slechts enkele bedrijven daaraan meedoen, is het weinig effectief. Echter op het moment dat we nu zeggen: mensen, partijen, bedrijven, dit gaat gebeuren in 2022 met de venstertijden en in 2025 met zero-emissie dan betekent het ook dat er een gelijk speelveld gecreëerd wordt en dat er ook urgentie komt, ook bij de transportbedrijven en logistieke bedrijven. Het gaat gebeuren, dus nu heeft het ook zin. Ik heb u net gezegd over de groene ambitie van Logistiek Nederland, wat eigenlijk inherent is aan logistiek: zo min mogelijk kilometers maken, zo efficiënt mogelijk pakketten vervoeren. Op het moment dat wij helderheid verschaffen, over in 2022 venstertijden en in 2025 zero-emissie, betekent het ook dat de urgentie daar is. Wij zijn niet de enige gemeente die dit doet. Er zijn tientallen gemeenten. Laatst hebben we de handtekening gezet, samen met de 30-40 andere gemeenten en de staatssecretaris erbij, dus in heel Nederland speelt dit. Logistieke bedrijven weten dat dit gebeurt. In elke binnenstad, elke majeure binnenstad van Nederland is dit in 2025 aan de orde, dus bedrijven en Logistiek Nederland en daar gaat veel kennis ... Onze universiteit is één van de koplopers als het gaat over onderzoek naar logistiek. Er is veel kennis in Nederland om dat op een goede manier te regelen. We zijn dus echt niet de enige gemeente.

00:41:57

Voorzitter: De heer Ubbens.

00:41:57

De heer Ubbens: De regels die we vaststellen gaan over een venstertijd en die gaan over zero-emissie. Die gaan niet over een hub. De uitkomst zou kunnen zijn dat het logistiek slim is om hubs te gaan oprichten, maar dat hoeft natuurlijk niet. Het hoeft ook niet zo te zijn dat

elke partij daaraan mee wil doen, dus in die zin in hoeverre zijn die hubs zo zeker en in hoeverre zijn die noodzakelijk voor kleine ondernemers, want dat vraag ik mij nog steeds wel af. Kunnen we die dan afdwingen, want volgens mij maken we daar verder geen regels over, toch?

00:42:28

Voorzitter: De wethouder.

00:42:34

De heer Broeksma: Als wij gaan voorschrijven dat er hubs moet komen en dat bedrijven van hubs gebruik moeten maken dan betekent het dat je ingrijpt in de directe bedrijfsvoering van die bedrijven. Misschien is het duurder, misschien is het juist onhandiger of misschien is er weer wat anders. Het betekent dat wij als gemeente zouden voorschrijven hoe producten van a naar b zouden gaan. Als gemeente moeten wij dat niet voorschrijven. Het enige wat wij voorschrijven is dat wij venstertijden en zero-emissie willen om juist de leefkwaliteit van de openbare ruimte in de binnenstad te vergroten door minder uitstoot op de drukke momenten en ruim baan voor voetgangers en fietsers in de binnenstad – waar we allemaal trots op zijn – voor elkaar te maken. Wij nodigen uit en we zijn ook in gesprek en we hebben al die projecten om het logistieke probleem op te lossen. Als hubs de uitkomst is en dat zou maar zo kunnen, misschien aan de randen van de stad, misschien aan de randen van de binnenstad, dan is dat een oplossing die wij willen faciliteren. We willen meedenken en waar het mogelijk is doen we daaraan mee, maar voorschrijven zoals u dat zegt dat zou ingrijpen in de bedrijfsvoering. Dat is -

00:43:34

De heer Ubbens: Voorzitter, ik suggereer niet dat we dat moeten voorschrijven. Verre van, maar u doet net alsof wij met dit beleid dat gaan realiseren, maar dat hoeft helemaal niet de uitkomst te zijn, terwijl u de hubs wel geeft als oplossing voor kleine ondernemers. Als de grote partijen echter niet in die hubs willen stappen dan wordt voor de kleine partijen het transport heel duur.

00:43:54

De heer Broeksma: We zien het echter nu wel gebeuren dat ook grote partijen zoals PostNL ... Er zijn hubs op dit moment en er zijn hubs die met cargobikes of met zero-emissie – DHL kent u – de binnenstad bevoorraden. Die hubs daar doen dus ook de grote partijen, zoals PostNL, DHL en anderen aan mee. Die hubs zijn er, dus de angst die u heeft die heb ik niet. De angst dat kleine ondernemers – als ik u vertaal – aan hun lot worden overgelaten, omdat de hubs niet tot stand komen. Nee, daar zijn we over in gesprek en ook dat stimuleren we en daar zijn die projecten ook voor. Het zou maar zo kunnen dat hubs het beste idee is. U noemde het woord verplicht, verplichten dat die hubs er komen. Daar sloeg ik op aan en ik wil niet ingrijpen in de bedrijfsvoering van de bedrijven. Daar sloeg ik op aan en als u dat anders bedoelt dan is dat ook helder en dan is dat akkoord. Ja, aantal zaken nog uit te werken -

00:44:47

Voorzitter: De heer Van Niejenhuis heeft nog een vraag.

00:44:49

De heer Van Niejenhuis: Ja, dank u wel, Voorzitter. Ja, u grijpt wel in in de bedrijfsvoering van

ondernemers, omdat u juist zegt: u moet overstappen op een elektrisch voertuig, wat mogelijk duurder is en ik denk in het best geval op zijn minst een ontijdige investering. Ik begrijp dat u zegt, ik vertrouw erop dat voor 2025 de hubs, de overgangsregeling en de subsidies ertoe hebben geleid dat het allemaal geregeld is en dat er geen problemen meer ontstaan?

00:45:15

Voorzitter: De wethouder.

00:45:15

De heer Broeksma: Ja, zonder meer, anders zou het onbehoorlijk zijn. Nogmaals, wij zijn niet de enige gemeente die dit doet. Enkele tientallen, 30 à 40, gemeenten in Nederland doen dit ook, dus ook daar is voldoende denkkraft aanwezig om dit op te lossen. U heeft ook in het schemaatje kunnen zien dat er overgangsregelingen zijn voor bepaalde typen vrachtwagens, Euro V en Euro VI. Euro VI-vrachtwagens dienen in 2030 zero-emissie te zijn. Op een gegeven moment zal ook wetgeving volgen dat fossiele voertuigen niet meer gemaakt en niet meer verkocht zouden mogen worden. Elk nieuw voertuig zal dan zero-emissie zijn. Het is dus goed om daarop te anticiperen en nogmaals, waar het ons om gaat is ook die leefkwaliteit van die openbare ruimte, juist in die binnenstad. De motie binnenstad van Noord Nederland.

00:46:10

De heer Broeksma: Het camerasysteem. U moet begrijpen dat dit essentieel is voor handhaving. Zonder camerasysteem kan er niet gehandhaafd worden. De handhaving bestaat uit een tweeslag. Die camera's die automatisch registreren zijn gericht op het kenteken. Dat is dus niet gericht op de omgeving of de mensen die er lopen of wat dan ook. Die zijn gericht op die kentekens en die kentekens zijn met die scanners goed te zien – die gele nummerborden of wat dan ook – Die camera's zijn gericht op die kentekens, niet op de omgeving. U ziet deze misschien ook wel eens, dat zijn van die toegangssystemen met toegangspoorten waar wij u ziet 'is dit uw kenteken?' en dan ziet u uw eigen kenteken in beeld, alleen het kenteken. Het is essentieel voor de handhaving. Uitsluitend fysieke handhaving met boa's, dat is zeer, zeer, zeer veel duurder en daarmee onmogelijk, ook omdat de eventuele boetes niet naar ons gaan maar naar het Rijk. We zijn erover in gesprek hoe het Rijk kan bijspringen voor die kosten voor de fysieke handhaving en ook voor de camerahandhaving, maar de opbrengst van de boetes gaan naar het Rijk. Ik hoop erop te regelen dat er 100 procent pakkans is, dus dat betekent dat op een gegeven moment, als je dat weet, er dan helemaal geen boetes meer zijn. Je zou gek zijn, als je weet mijn kenteken staat op camera, dus laat ik het maar niet doen en ik ga een andere kant op. Zo zijn er dus nauwelijks boetes aan de orde en gaan mensen het gebied niet in. Uiteindelijk wil je dat. We hebben geen boetes nodig en we willen dat die auto's op onze gewenste manier van de binnenstad gebruik maken. Gegevens worden kort bewaard, u heeft het in het voorstel gezien. Als er niets aan de hand is 72 uur, geloof ik, als ik het goed heb. Daarna wordt het ook vernietigd en het is dus gericht op de kentekens. Wij weten dat dat essentieel is voor die handhaving, dus we willen dit invoeren. Willen we ook het effect kunnen meten dan hebben we die handhaving nodig, in combinatie met beperkte boa-handhaving.

00:48:10

De heer Broeksma: Nieuwe Ebbingestraat, GroenLinks vraagt waarom dat gebied niet? Ja,

dat heeft ook te maken met de handhaafbaarheid. Op het moment dat de Nieuwe Ebbingestraat erbij is, dat is een lange straat met veel zijstraten dan betekent dat ook handhaving daar. Die camera's zijn ook niet gratis en het zou daar lastiger zijn, nog los van het eenrichtingsverkeer. We hebben daar niet naar gekeken, we hebben gekeken naar – of tenminste niet diepgaand – een goede afbakening van het gebied. We kwamen op de binnenstad en de Westerhaven uit en nog een deel van het A-kwartier aan de andere kant van de Lage der A. Over dat laatste kan ik nog even iets zeggen. U vroeg waarom de binnenring van de Diepenring niet? De Diepenring, dat gebied waar het om gaat, is eenrichtingsverkeer. Dat betekent dat als je de ene kant opgaat en je moet daar zijn en je wilt terug dan betekent het dat je – je gaat aan de buitenring heen en je moet aan de binnenring terug – dan betekent het dat je in het venstertijdengebied zou komen. Op het moment dat je dan niet in het venstertijdengebied mag zijn, mag je niet terug via de binnenring van de Diepenring en betekent dat dat je op een andere manier terug zou moeten. Wij vermoeden dat auto's dan massaal door woonwijken zouden gaan, dat vrachtwagentjes massaal door woonwijken zouden gaan, buiten het venstertijdengebied en dat is ongewenst. Dat is ook de reden waarom de Sledemennersstraat is opgenomen. Dat is eenrichtingsverkeer en dat is ook een opbrengst geweest van het participatieproject. Juist dit ongewenste verkeer te voorkomen betekent dat we die binnenring van de Diepenring – dat is eigenlijk de terugroute de andere kant op eenrichtingsverkeer – zodat het verkeer niet niet gaat zoeken en om gaat rijden door de woonwijken aan de buitenkant van de Diepenring. U zegt ook camera's met een maximum aan privacy door het systeem in te richten en door het systeem zelf te beheren. We vinden het een goede suggestie ook voor de data die we daarmee opnemen, die bewaren we tweeënzeventig uur, als er niets aan de hand is. Is er wel een bekeuring dan moeten we het in verband met beroepsmogelijkheden langer bewaren. Om het systeem zelf te beheren en dus ook de data zelf te beheren of in ieder geval daar grip op te hebben dat is een goede suggestie die ik verder wil uitwerken. Dat zie ik dus in de uitwerking van het geheel. De VVD vraagt ook het tijdslot van vijf tot zeven af te schaffen. Nu, ik breng u in herinnering dat tijdslot is er nu ook – ja, ik kijk even naar het scherm, maar daar zit hij normaal niet – Het tijdslot van vijf tot zeven uur 's ochtends is er nu ook. Daar mag eigenlijk geen gebruik van gemaakt worden, alleen als je op een stille manier kunt laden en lossen. Het zal voor de gemiddelde supermarkt en de horeca geen optie zijn, maar het tijdslot van vijf tot zeven – we hebben nu een venstertijdengebied, vergeet dat niet – mag ook alleen maar gebruikt worden als dat stil kan en we denken dat dat ook past bij de uitbreiding van het geheel. Ja, het corona-effect vraagt de Stadspartij, waarom nu?

00:51:07

De heer Van der Pol: Voorzitter?

00:51:08

Voorzitter: De heer Van der Pol.

00:51:10

De heer Van der Pol: IK had ook nog een vraag gesteld over venstertijden eventueel in de avond of in elk geval een opening tussen zes en acht en of daar een mogelijkheid is. Ik ben wel benieuwd wat de wethouder daarvan vindt. Dank u wel.

00:51:25

Voorzitter: De wethouder.

00:51:26

De heer Broeksma: Dat is nu geen onderdeel van het voorstel. Als er reden is om voor een bepaalde branche of een bepaald bedrijf uitzondering te maken dan is dat mogelijk en dan wordt het onderdeel van het maatwerkbeleid. De Stadspartij vraagt: waarom nu? Nu, het is juist nu en die zero-emissie gaat pas in 2025 in. We willen juist voldoende tijd geven voor de bedrijven en de logistieke bedrijven om zich daarop voor te bereiden. Dat heeft ook te maken met landelijke wetgeving over zero-emissievoertuigen, over ontheffingenbeleid wat allemaal landelijk geregeld wordt. Corona ... ondernemers hebben iets anders aan hun hoofd, maar dat geldt ook voor de bewoners van de binnenstad en voor de mensen die van de binnenstad gebruik maken. We denken dat de termijn 2025 een goede termijn is en we denken niet dat we tot dan toe nog in corona zitten, maar dat we proberen op te krabbelen van corona. Juist dat is ook een moment, als er weer een nieuw geïnvesteerd gaat worden, dat je ook investeert in onze binnenstad en in de zero-emissie van onze binnenstad. Als je weet dat dat gaat komen, is dat een moment waar we allemaal plezier van hebben. PVV zegt nog weinig klimaatvoordelen. Ik heb net aangegeven dat in ieder geval de uitstoot daardoor minder wordt en ook het klimaat in de binnenstad, het winkelklimaat, het wandelklimaat, het verblijfsklimaat – dat is een andere manier om naar het klimaat te kijken dat geef ik u toe – dat we daar in ieder geval op vooruitgaan. Volgens mij heb ik alle opmerkingen en vragen nu gehad, Voorzitter.

00:53:08

Voorzitter: Daar gaan we even kijken of dat zo is. Ik zie in ieder geval de heer Venhuizen die nog een vraag heeft. De heer Venhuizen.

00:53:15

De heer Venhuizen: Ja, een kleine vraag. Ik noemde in het stuk staat genoemd: taxi's zijn nog niet aan de orde, maar we gaan er over nadenken. Wij vroegen ons af of zoiets dan ook gaat gelden voor WMO of leerlingenvervoer gelden of is dat ook helemaal niet aan de orde?

00:53:27

Voorzitter: De wethouder.

00:53:30

De heer Broeksma: Ja, in feite zijn taxi's en WMO-vervoer dezelfde groep, dus dat gaan we natuurlijk op een nette manier doen. Leerlingen moet van a naar b en dat moet op een nette manier kunnen.

00:53:45

Voorzitter: Dan klopt het inderdaad en zijn alle vragen beantwoord, politiek en technisch. Kan dit raadsvoorstel dan conform naar de raad? Of zijn er nu ... In ieder geval ... Dat is niet het geval, want de heer Van Niejenhuis heeft direct al aangegeven dat er een motie zou moeten komen. Ook van de heer Pechler van de Partij voor de Dieren. Is dat dan afdoende om het in alleen de moties toe te lichten of hebben jullie nog behoefte aan meer discussie? Nee, alleen motie? Dan gaat hij zo door en dan dank ik jullie allen voor jullie inbreng en sluit ik deze vergadering.