

Onderwerp Beantwoording vragen ex art. 36 RvO van Student & Stad, PvdA, PvdD,
CU, SP en GroenLinks over eerlijke, lokale, duurzame stadslogistiek en
bezorgdiensten
ter informatie

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 14 050

Bijlage(n) 2

Ons kenmerk 398844-2023

Datum 17-1-2024

Uw brief van

Uw kenmerk



Geachte lezer,

Hierbij ontvangt u van ons antwoord op de vragen ex art. 36 RvO over *eerlijke, lokale en duurzame stadslogistiek en bezorgdiensten*, gesteld door mevrouw M. Goodijk (Student & Stad), de heer R. Tjepkema (PvdA), de heer T. van Zoelen (PvdD), de heer P. Rebergen (CU), de heer D. Brandenburg (SP) en de heer B. Leemhuis (GroenLinks). De brief van de vragenstellers treft u als bijlage aan.

De eerste zes vragen gaan over een experiment in Amsterdam over thuisbezorgingen met deelbakfietsen waarbij de bezorgers werden betaald door de gemeente.

1. *Is het college bekend met dit experiment van de gemeente Amsterdam?*
 - a. *Zo ja, wat vindt het college er van?*
 - b. *Zo nee, is het college bereid om hiernaar te informeren en de evaluatie op te vragen?*

We hebben contact gehad met de gemeente Amsterdam over dit experiment. De Haarlemmerstraat is een drukke, smalle straat met veel lokale ondernemingen. De ondernemers zijn verenigd in een zogenaamde Business Investment Zone (BIZ). De vraag naar duurzamere logistieke oplossingen kwam van de ondernemers. Op basis van beschikbaar budget van de gemeente is een pilot uitgevoerd. De pilot bestond uit het beschikbaar stellen van deelbakfietsen voor de ondernemers en een gezamenlijke bezorgservice die gebruik maakt van de deelbakfietsen. De bezorgservice werd niet als optimaal beschouwd door de ondernemers omdat er geen dagelijkse bezorgmomenten waren. De fiets werd gebruikt door ondernemers binnen een straal van 100 a 150 meter. Duidelijk is dat er vanuit de ondernemers wel behoefte is aan een logistiek bezorgplatform. Amsterdam werkt aan een vervolg op de pilot door deze casus in te

Volgvel 1

brengen in een ‘incubatorprogramma’ voor het opzetten van coöperatieve projecten, waarbinnen een bezorgplatform goed zou passen. Het doel is om met een positieve businesscase te werken waarbij de bezorgservice wordt gefinancierd door de ondernemers (BIZ).

We zijn nieuwsgierig naar het vervolg van de proef in Amsterdam. We gaan ondertussen door met onze eigen projecten.

- 2. Deelt het college de mening dat de invloed van grote commerciële bezorgplatformen negatieve effecten kunnen hebben op het straatbeeld, onze lokale ondernemers, en de arbeidsmarkt?*

Eind 2023 hebben wij uw raad geïnformeerd over de flitsbezorgdiensten. Deze snelle boodschappendiensten zijn in feite distributiebedrijven en mogen zich niet langer vestigen in de binnenstad en onze wijkwinkelcentra, maar horen thuis op een bedrijventerrein.

We hebben ook maatregelen aangekondigd om detaillisten die hun businessmodel grotendeels hebben gebouwd op maaltijdbezorging en/of afhaal te reguleren. Zij bedienen weliswaar een markt, maar versterken het verblijfsklimaat en uitstraling van de winkelstraat doorgaans niet. Sterker: ze zijn veeleer een belasting voor hun omgeving met de stalling van bezorgfietsen en -scooters, de verkeersbewegingen en etalages met weinig kwaliteit.

Met de campagne Stoep Vrij Iedereen Blij heeft uw raad op 6 juli 2022 besloten via de APVG maatregelen te treffen het aantal geparkeerde bedrijfsvoertuigen op de stoep te beperken. Daarnaast werken we aan een nieuwe horecategorisering. Hierin zullen we de afhaal- en bezorging van (warme) maaltijden gaan scharen onder een nieuwe horecacategorie, namelijk horecacategorie 1B (fastservice zwaar) en ze daarmee niet langer als detailhandel beschouwen. Dat betekent dat de ruime vestigingsmogelijkheden voor detailhandel, dat in de binnenstad veelal bij recht is toegestaan, voor deze bedrijven niet langer zullen gelden.

Platformbedrijven zijn in beginsel opgericht voor het bijeenbrengen van vraag en aanbod naar diensten. Ze voorzien in een vraag, bevorderen de transparantie van de markt en de beschikbaarheid van diensten voor een grote doelgroep.

- 3. Is het college, net als onderstaande fracties, van mening dat er gekeken moet worden naar alternatieve vormen van bezorging in het kader van duurzaam vervoer en het versterken van lokaal ondernemerschap?*

Ja, we zijn het hiermee eens.

Op dit gebied hebben we in het verleden al verschillende initiatieven genomen en ondersteund. We ondersteunen hierbij veelal lokaal ondernemerschap. Hieronder staat een overzicht met een aantal initiatieven waarbij verschillende ondernemers betrokken zijn. De resultaten van deze initiatieven hebben we voortdurend gedeeld met de klankbordgroep stedelijke logistiek Groningen, waarin de verschillende brancheorganisaties en de Groningen City Club deelnemen. We vragen de

klankbordgroep steeds om de resultaten te delen met hun achterban. Verder werken we aan het vernieuwen van de webpagina voor de zero emissiezone. Hierop komt een aantal van de onderstaande initiatieven als mogelijke oplossingen voor ondernemers.

<p>Gemeentelijke post en pakketten Gemeentelijke post en pakketten worden verspreid via Cycloon Fietskoeriers. Hiervoor worden dagelijks twee fietskoeriers ingezet.</p>	
<p>Stimulering fietslogistiek In het Interreg Surflog project Surflogh hebben we diverse pilotprojecten uitgevoerd met fietslogistiek. Zo Go-Fast fietskoeriers is in deze pilots gekoppeld aan lokale verzendingen van ondernemers en aan e-commercebezorgingen in Groningen voor landelijke retailketens. Een aantal van de ontwikkelde businessmodellen is door Go-Fast ingevoerd in de bedrijfsvoering.</p>	
<p>Lokaal online warenhuis met duurzame bezorging Al voor de coronaperiode werd gewerkt aan het online platform Warenhuis Groningen. Het hoofddoel was om meer klanten naar de winkels te trekken. Tijdens de corona periode werd de focus van Warenhuis Groningen verlegd naar online winkelen bij lokale winkels, met Dropper als bezorgplatform en Cycloon en Go-Fast als bezorgdiensten. Met name tijdens de coronaperiode werden via het Warenhuis Groningen veel producten verkocht en bezorgd. Het Warenhuis Groningen en Dropper zijn helaas niet meer actief.</p>	
<p>Kantoorlogistiek via een hub Kantoorgoederen voor de gemeente Groningen worden gebundeld en uitstootvrij geleverd via een hub. City Hub is een landelijk opererend bedrijf dat samenwerkt met lokale logistieke dienstverleners (Go-Fast fietskoeriers en Jan de Jong Verhuizingen). Momenteel worden de goederen van drie van onze leveranciers gebundeld en zero emissie geleverd. Dat betekent per week één ontvangstmoment in plaats van drie bij al onze locaties (meer dan 50). Momenteel zijn we bezig om meer leveranciers aan te haken. Andere deelnemende organisaties aan de</p>	

<p>Hub voor kantoorlogistiek zijn de provincie Groningen, de Belastingdienst en DUO. In het tweede kwartaal van 2024 voeren we een evaluatie uit naar de milieu- en leefbaarheidseffecten van de leveringen van kantoorgoederen via deze logistieke hub.</p> <p>City Hub van start in Groningen City Hub</p>	
<p>Uitstootvrije deelvoertuigen voor lokale ondernemers</p> <p>Binnen het Europese project ULaaDS hebben wij samen met de RUG, de GCC en Century een platform opgezet met elektrische deelvoertuigen voor ondernemers. Tijdens het pilotproject werden de voertuigen betaald met de subsidiemiddelen. Sinds 1 november 2023 moeten de ondernemers zelf voor het gebruik betalen.</p> <p>www.ulaads.eu</p>	 
<p>Duurzame en stadsvriendelijke logistiek</p> <p>Behalve met lokale partijen hebben we ook met landelijke partijen gewerkt aan duurzame en stadsvriendelijke logistiek. Een goed voorbeeld hiervan is PostNL. Na een pilotproject in Groningen heeft PostNL geïnvesteerd in een stadshub vanwaar de pakketten voor de binnenstad met Lichte Elektrische Vrachtoertuigen worden bezorgd.</p>	

Veel van de bovenstaande projecten zijn ondersteund met onderzoek door de RUG. Dit heeft ons en de ondernemers geholpen om de behoefte van ondernemers aan dergelijke diensten in beeld te brengen en om de projecten te monitoren en evalueren.

4. *Is het college het met de indienende partijen eens dat bezorgers bij platformen zoals Thuisbezorgd er slecht vanaf komen, en dat een gemeentelijke bezorgdienst tot betere arbeidsvoorwaarden kan leiden?*

Zoals we hebben aangegeven in het Voorbereidingsbesluit regulering flietsbezorgdiensten 2023 (49171-2023), geven de arbeidsomstandigheden van bezorgdiensten reden tot zorg. Echter, als gemeente hebben wij geen wettelijke rol bij het toezien op arbeidsvoorwaarden. Bij een aantal van de hierboven genoemde initiatieven was de gemeente Groningen faciliterend betrokken, maar altijd in samenwerking met marktpartijen. Bij vergelijkbare initiatieven elders in het land speelden lokale overheden een vergelijkbare rol.

Aan een gemeentelijke betrokkenheid kunnen voorwaarden met betrekking tot arbeidsomstandigheden worden verbonden. Bij de bovenstaande voorbeelden van

Volgvel 4

Cycloon en Cityhub hebben we met inkoopvoorwaarden eisen gesteld aan de inzet van personeel. We letten daarbij op betaling volgens CAO en de inzet van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Hierbij worden de kandidaten ingezet vanuit Iederz of vanuit Social Return initiatieven, waaronder ook stagiaires, er wordt toegezien op het toepassen van de juiste voorwaarden.

5. *Is het college bereid om na te denken over soortgelijke initiatieven en experimenten rondom een duurzame en lokale bezorgdienst?*

Een duurzame en lokale bezorgdienst is alleen realistisch bij voldoende draagvlak en in samenwerking met betrokken partijen, zoals lokale ondernemers. Dit kan door aan te sluiten bij bestaande lokale of landelijke initiatieven.

We blijven met de ondernemers en ondernemersverenigingen spreken over dergelijke experimenten. We initiëren of ondersteunen initiatieven waar mogelijk. We hebben ons tot nu toe vooral gericht op leveranciers van goederen en op binnenstadondernemers. We willen ook aandacht besteden aan oplossingen voor lokale MKB-bedrijven van buiten de binnenstad die voor werkzaamheden regelmatig in de binnenstad moeten zijn.

6. *Is het college bereid om met (lokale) ondernemers en ondernemersverenigingen in gesprek te gaan over dergelijke experimenten en de interesse hierin te peilen?*

Zie vraag 5.

De volgende vragen gaan over het pilotproject van H2020 ULaaDS in Groningen met elektrische deelvoertuigen voor ondernemers.

7. *Wat zijn de ervaringen van de deelnemende ondernemers met deze pilot? Waar lopen ze tegen aan en hoe kunnen wij als gemeente daar een rol in spelen?*

Er deden 20 ondernemers aan de ULaaDS pilot met deelvoertuigen voor ondernemers mee. De voertuigen zijn door de meeste ondernemers gebruikt, circa 8 ondernemers waren frequente gebruikers. In het gebruik van de voertuigen zat een groot verschil.

- De bestelbus is tijdens de pilot veel gebruikt.
- De Carver is weinig gebruikt.
- De bakfiets is niet gebruikt.

De bestelbus en bakfiets waren geïntegreerd in het reserveringssysteem met automatische ontgrendeling van het slot. De Carver moest via een whatsapp groep gereserveerd worden, de sleutels lagen bij de receptie van het gemeentelijke kantoor aan het Gedempte Zuiderdiep 98.

De ondernemers hebben de volgende feedback gegeven over de voertuigen.

- Bestelbus: Prettig voertuig. Goed werkend reserveringssysteem. Ondernemers zijn bereid om 5 a 10 minuten te lopen/fietsen naar de standplaats van de bestelbus. Voor één ondernemer was het laadvermogen van de bus te klein.

Volgvel 5

- Carver: één ondernemer is zeer tevreden over de Carver en heeft deze zeer regelmatig gebruikt. Twee andere ondernemers hebben de Carver een paar keer gebruikt. De bereidheid om 5 a 10 minuten te lopen naar de standplaats van de Carver is bij de meeste ondernemers niet groot.
- Bakfiets: de standplaats van de bakfiets was niet praktisch (fietsenstalling Nieuwe Markt). De meeste ondernemers geven aan dat ze graag gebruik maken van een deelbakfiets, maar dat deze dan wel ‘voor de deur’ of in de eigen straat moet staan.
- Algemeen: Het gebruik van de voertuigen met een selecte groep ondernemers die elkaar kent is prettig. Ondernemers hebben onderling contact waardoor de reserveringen beter op elkaar aansluiten en het gebruik van de voertuigen efficiënter is.

Tijdens de pilot was het gebruik van de voertuigen kosteloos voor de ondernemers. Wellicht is het mede hierom dat de bestelbus het populairst was. In een praktijk waarbij betaald moet worden voor een voertuig zullen de bakfiets en Carver goedkoper zijn dan een bestelbus. Wellicht maken ondernemers dan vaker de keuze voor één van de kleinere voertuigen.

Sinds 1 november 2023 moeten de ondernemers betalen voor het gebruik van de deelvoertuigen. De bakfiets is uit het systeem gehaald. De bestelbus is sindsdien minder vaak gebruikt dan tijdens de pilot.

Teruglopend gebruik door de ondernemers is een risico omdat de kosten per gebruik dan groter worden (voor de aanbieder). Als gevolg hiervan verhoogt de aanbieder de kosten wellicht en wordt het voertuig nog minder vaak gebruikt. We willen voorkomen dat we in zo’n negatieve spiraal terechtkomen. We zijn ook terughoudend met het uitbreiden van de groep ondernemers die gebruik kan maken van de deelvoertuigen. Een uitbreiding van het aantal ondernemers kan namelijk riskant zijn omdat met een te groter wordende groep gebruikers de kans steeds kleiner wordt dat de bus beschikbaar is voor een reservering.

We verwachten dat de behoefte van ondernemers voor uitstootvrije deelvoertuigen groter zal worden naarmate de invoering van de zero emissiezone dichterbij komt. Tot die tijd willen we het deelsysteem actief houden. We onderzoeken momenteel hoe we de pilot kunnen opschalen.

8. *Kunnen de onderzoeksresultaten en de evaluatie van de pilot naar de raad toekomen? Zo nee, waarom niet?*

Bij vraag 7 is een samenvatting van de uitkomsten van de pilot gegeven. Het evaluatierapport vindt u in de bijlage.

9. *Kan de pilot worden uitgebreid in het aantal voertuigen en deelnemende ondernemers? Zo nee, waarom niet? Zo ja, per wanneer?*

Momenteel onderzoeken we de mogelijkheden voor uitbreiding van het aantal voertuigen. Dit doen we samen met de Groningen City Club, Century en de RUG.

10. *Is er zicht op een haalbare businesscase om structureel in te zetten op elektrische deelvoertuigen voor ondernemers? Kan er een gemeentebreed platform opgezet worden voor ondernemers met meerdere elektrische deelfietsen en -busjes?*
- a. *Wat is de verwachte termijn van een dergelijk project?*
 - b. *Kunnen we als gemeente hier meer EU subsidies voor ontvangen?*

Op basis van de ervaringen van de pilot zijn wij ervan overtuigd dat er een haalbare businesscase mogelijk is. Het is moeilijk in te schatten hoeveel deelvoertuigen in totaal nodig zullen zijn om aan de vraag van onze lokale ondernemers te voldoen. We denken dat een systeem met meerdere voertuigen efficiënter zal werken dan de pilot met één voertuig. De kans op beschikbaarheid van een voertuig is dan groter, waardoor er in verhouding tot het aantal ondernemers minder voertuigen nodig zullen zijn, én de afstand van de voertuigen tot de ondernemers zal kleiner zijn.

Onze ambitie is dat op het moment van invoering van de zero emissiezone per 1 april 2025 er voldoende uitstootvrije oplossingen beschikbaar zijn voor onze ondernemers, in samenhang met de overgangsregelingen voor de bestaande voertuigen.

De beschikbaarheid van Europese subsidies houden wij in de gaten. Aan de Europese subsidiefondsen zijn voorwaarden verbonden. Deze voorwaarden moeten maar net aansluiten bij de behoefte die wij in Groningen hebben. Het verkrijgen van Europese subsidies is competitief. Steeds meer gemeentes dienen voorstellen in waardoor de kans op een toewijzing steeds kleiner wordt.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.