



## **GroenLinks-discussienotitie Beheer & Verkeer**

### **Betreft: centrale en schone stadsdistributie**

Aan de leden van de raadscommissie Beheer en Verkeer,

Het uitgangspunt van Groningen als compacte stad heeft grote voordelen: de omgeving van de stad blijft groen, de mobiliteit (en daarmee vervuiling) wordt beperkt en de stad is aantrekkelijk voor bezoekers. Toch is er ook een schaduwzijde. De grote concentratie van winkels, werkgelegenheid en voorzieningen maakt het in de binnenstad een drukte van jewelste. We blijven investeren in de aantrekkelijkheid van de binnenstad en het aantal bezoekers neemt toe. Steeds vaker voeren we in de raadscommissie dan ook discussies over het gebruik van de binnenstad, met als centrale vraag: hoe houden we de binnenstad prettig om in te verblijven én goed bereikbaar? Concreet levert dat bijvoorbeeld discussies op over de vervanging van bussen door een tram. Of over voetgangersgebieden en fietsvoorzieningen. Of over de taxistandplaats op de Grote Markt. In het verlengde hiervan wil GroenLinks graag een opiniërende discussie voeren met de raadsfracties en het college van B&W over weer een ander gebruik van de binnenstad: de bevoorrading van winkels en bedrijven. In deze notitie geven we een grove schets van het probleem en de ontwikkelingen op dit gebied in Nederland.

### **Het probleem**

Voor de bevoorrading van winkels en ondernemingen is de binnenstad tijdens venstertijden toegankelijk. De venstertijden zijn elke werkdag tussen 5.00 uur en 11.00 uur, en tussen 18.00 uur en 20.00 uur.

Onder voorwaarden is het mogelijk buiten de venstertijden te leveren. Een leverancier moet dan onder andere minstens honderd zendingen op minimaal twintig adressen per dag afleveren, en er gelden dan ook een aantal eisen aan het type voertuigen. Een aantal relatief kleine ondernemers maakt daar momenteel gebruik van.

Aan de Groningse praktijk kleven een aantal nadelen.

Ten eerste vindt de bevoorrading soms op onwenselijke, drukke momenten plaats, mede omdat de venstertijden regelmatig niet worden gerespecteerd. Moeizame handhaving van de venstertijden door de politie speelt daarbij vermoedelijk een rol, mede als gevolg van de beperkte zichtbaarheid van wie wél of niet in de stad mogen zijn. Zowel binnen als buiten de venstertijden ontstaan zo opstoppingen en overlast. In de Brugstraat bijvoorbeeld; de verkeerssituatie daar is eerder in de commissie aan de orde geweest. Daarbij werd vooral naar de bussen gekeken die voor de stremming zouden zorgen, maar bevoorrading speelt op die locatie net zo'n grote rol. Het ziet ernaar uit dat de hierboven omschreven situatie verder zal verslechteren. Immers, het aantal bezoekers aan de binnenstad stijgt en de komende jaren zullen een aantal grote bouwprojecten een uitdaging vormen voor het behoud van een prettige verblijfsruimte voor voetganger en fietser in de binnenstad.

Ten tweede zijn er geen milieueisen voor de vrachtwagens en bestelwagens die de bevoorrading tijdens de venstertijden uitvoeren, met luchtvervuiling en negatieve klimaateffecten tot gevolg. Voor de 'erkende distributeurs' (die buiten de venstertijden mogen rijden) zijn er wel een aantal eisen. GroenLinks vindt milieu-eisen voor vervoer in de binnenstad van belang voor bevordering van de luchtkwaliteit en van de stedelijke duurzaamheidsambities.

Ten slotte is de bevoorrading inefficiënt. Veel winkels zorgen nog altijd voor de eigen bevoorrading. Door beperkte opslagruimte zijn zij soms gedwongen om te kiezen voor veel ritten met kleine lading. Het aantal ritten door de stad wordt daarmee hoger dan strikt noodzakelijk is.

### **Eerdere besluitvorming**

De gemeente Groningen liep oorspronkelijk voorop op het gebied van duurzame stadsdistributie. Al vanaf 1996 ondernam de gemeente initiatieven, die prijzen opleverden en in 2002 ertoe leidden dat de gemeente als eerste het keurmerk 'Duurzame distributie' kreeg van het Platform Stedelijke Distributie. Belangrijkste element in de Groningse aanpak was de verlening van een speciale positie aan alle distributeurs met meer dan 100 zendingen, zoals hierboven beschreven.

Inmiddels lijkt de wet van de remmende voorsprong zijn uitwerking te hebben gekregen. In andere steden zijn sinds 2002 verregaander maatregelen getroffen om de stadsdistributie te beperken en duurzamer te maken, terwijl de praktijk in Groningen niet veel meer is veranderd.

In Groningen heeft het college op 26 april 2011 in antwoord op schriftelijke vragen van GroenLinks aangegeven dat er winst te behalen valt bij de stedelijke distributie. Het college deed de toezegging in gesprek te gaan met ondernemers over het zogenaamde 'Utrechtse model' en erkende de besparing in CO<sub>2</sub>-uitstoot die dat model opgeleverd heeft. Het college gaf verder aan voor de gemeente vooral een faciliterende rol weggelegd te zien en de gemeenteraad aan het einde van het jaar te willen informeren over de mogelijkheden en de financiële consequenties.

Sindsdien is in het door de raad vastgestelde plan 'Ruimte voor de Binnenstad' de ontwikkeling van een Gronings model, geïnspireerd door het Utrechtse model, voor stadsdistributie als project opgenomen.

### **De alternatieven**

Er zijn verschillende opties denkbaar om tot meer centrale en duurzame stadsdistributie te komen. De kern is telkens een poging om tot een win-win-win-situatie te komen. De gemeente en stadsbewoners zullen blij zijn met een prettiger verblijfsklimaat in de binnenstad, binnenstadsondernemers worden ontlast wat betreft opslag en logistiek, en vervoerders en verladers kunnen al hun pakketten op één centraal punt bij de stad aanleveren. Hoe is dit te bereiken?

#### *Utrechts model*

Utrecht kreeg in 2009 de eerste Award Stedelijke Distributie uit handen van minister Eurlings van Verkeer. Het was een van de vele positieve reacties op de wijze waarop Utrecht de stedelijke distributie heeft vormgegeven. In navolging van Utrecht of soms synchroon met Utrecht zijn ook andere steden aan de slag gegaan met stedelijke distributie. Er wordt nu wel gesproken over het 'Utrechtse model'.

Het 'Utrechtse model' behelst dat de stadsdistributie vanuit een centraal punt buiten de binnenstad wordt georganiseerd. De bevoorrading van winkels e.d. in de binnenstad wordt dus zo veel mogelijk gebundeld en door één, schoon, transportbedrijf uitgevoerd. Voorbeelden van uitvoerders zijn Binnenstadservice en Cargohopper. In de eerste zestien maanden leidde het model in Utrecht tot een besparing van 1500 reguliere bestelwagenritten en 33 ton minder CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Om een beeld te geven van de werkwijze lichten we die van Binnenstadservice uit.

Binnenstadservice is gestart in Nijmegen in april 2008 en is inmiddels operationeel in acht steden, te weten Nijmegen, Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, 's-Hertogenbosch, Maastricht, Arnhem en Gouda. Binnenstadservice is gevestigd buiten de binnenstad en fungeert als gezamenlijk afleveradres van en voor de deelnemende winkeliers. Binnenstadservice is 10 uur per dag geopend en bereikbaar voor al het aanleverend verkeer. De medewerkers op het servicepunt tekenen, namens de winkelier, de vrachtbrief af. Vervolgens gaan de goederen in een 'schone' (aardgas of elektrisch) vrachtauto gebundeld naar de winkelstraat of direct naar de klant.

Kenmerk van de aanpak van Binnenstadsservice is dat het bottom-up werkt: met een kleine groep ondernemers wordt een start gemaakt en in de loop der jaren sluiten zich meer deelnemers aan. De toename van deelnemers stelt Binnenstadsservice vervolgens in staat om meer diensten voor de winkeliers aan te bieden, bijvoorbeeld in de vorm van verlengde opslag. Deze betaalde diensten maken van Binnenstadsservice vervolgens een winstgevende onderneming en de (bescheiden) startsubsidie van de gemeentelijke overheid is dan niet meer nodig.

In het geval van Utrecht is gestart met de duurzame stedelijke distributie op initiatief van een ondernemer en was er van gemeentelijke subsidie zelfs geen sprake. De gemeente heeft daar alleen een faciliterende rol gespeeld. Ook in Groningen is minstens één ondernemer actief die medewerking van de gemeente vraagt.

### *Beperken toegang*

Een vraag is of centralisatie van stedelijke distributie via verleiding voldoende vorm kan krijgen, of dat strengere regels moeten worden opgesteld en gehandhaafd over de toegang tot de binnenstad. De afsluiting van wegen via pollers bijvoorbeeld zou de gemeente meer controle geven over wie er wanneer toegang hebben tot de binnenstad. Het zou voor vervoerders dan onontkoombaar kunnen worden om gebruik te maken van de centrale verdeelpunten aan de rand van de stad. Grote nadelen heeft zo'n aanpak echter ook. Het op die manier 'opleggen' van een nieuw distributie-systeem zou het draagvlak onder gebruikers ervan kunnen ondermijnen. Juist omdat er voor iedereen winst te behalen valt, zou dat buitengewoon verdrietig zijn. Een nieuwe manier van omgang met distributie vraagt om betrokkenheid en steun in de stad.

### **Conclusie**

GroenLinks is er voorstander van om de binnenstad zo veel mogelijk te reserveren voor fietser en voetganger. Zo beperken we vervuiling en blijft het prettig om in de binnenstad te verblijven. Bovendien is het nodig als we de binnenstad voor iedereen goed bereikbaar willen houden. Met een plan voor centrale, milieuvriendelijke stadsdistributie wil GroenLinks een volgende stap zetten om de binnenstad schoner, aantrekkelijker en veiliger te maken. We constateren in andere steden dat winst mogelijk is ten opzichte van de huidige situatie. Winst voor de bewoners en bezoekers van de stad, en winst voor winkeliers. De rol van de gemeente kan daarin bescheiden zijn en zich beperken tot faciliterende maatregelen of eventuele startsubsidies en investeringen in toegankelijkheidsbeperking.

GroenLinks wil graag van de raadscommissie weten of zij het ook wenselijk vindt om de distributie op efficiëntere en milieuvriendelijker wijze vorm te geven. GroenLinks heeft nog niet vast voor ogen wat een goede vorm is voor het 'Groningse model'. Daarvoor is meer informatie nodig over de mogelijkheden en onmogelijkheden in Groningen, en de (financiële) keuzes die we moeten en kunnen maken. Deze discussienotitie is immers gebaseerd op een beperkte inventarisatie. We hopen dat de raadscommissie en het college van B&W met GroenLinks die informatie willen verzamelen en een visie willen ontwikkelen op de toekomst van de stadsdistributie in Groningen.

Met vriendelijke groet,  
Namens de GroenLinks-fractie,

M.T. Gijsbertsen