

Agenda van de openbare expertmeeting van 18 april 2012

Hierbij wordt u uitgenodigd voor de openbare vergadering van de expertmeeting

Datum: woensdag 18 april 2012
Aanvang: 20:00 uur
Locatie: Oude Raadzaal
Voorzitter: A.G.M. Dashorst
Griffier: W. Meijer, tel. 050-3677726; wolbert.meijer@groningen.nl

Expertmeeting Stadsdistributie

Bijlage - Doel- en vraagstelling Expertmeeting (pdf)

Bijlage - Discussienotitie GL over stadsdistributie (pdf)

Bijlage - deelperslag B&V dec 2011 Stadsdistributie (pdf)

1. Opening door de griffier, de heer Toon Dashorst
2. Bijdrage van Connekt, mevrouw Nicole Maas
(www.connekt.nl / www.duurzamelogistiek.nl)
3. Bijdrage Binnenstadservice Nederland, mevrouw Birgit Hendriks
(www.binnenstadservice.nl)
4. Bijdrage TLN en EVO, de heren Marcel Ubels en Robert Schasfoort
(www.tln.nl, www.evo.nl)
5. Bijdragen vanuit Groningen City Club, de heren Kor van der Maar en Jan Marc van 't Lindenhout
(www.groningencityclub.nl)
6. Forumgesprek met raadscommissie
7. Afsluiting met voorlopige conclusies en nadere afspraken

Bijlage - Doel- en vraagstelling Expertmeeting

EXPERTMEETING STADSDISTRIBUTIE

Doelstelling:

- Het scherper in beeld krijgen van de voors en tegens van het gezamenlijk organiseren van de stadsdistributie, alsmede van de verschillende mogelijkheden/varianten die er op dit gebied zijn; leren van ervaringen die elders al hiermee zijn opgedaan; teneinde op basis van voldoende en goede informatie te kunnen komen tot een politiek oordeel over dit onderwerp

Algemene vraagstelling (onderwerpen die o.m. aan de orde zouden kunnen/moeten komen):

- welke succes- en failfactoren spelen er rond dit onderwerp
- wat zijn belangrijke aandachtspunten voor de Groningse situatie; welke oplossingen als het gaat om duurzaam en efficiënt bevoorraden passen goed bij onze stad
- welke rol zou de gemeente hier al dan niet in kunnen/moeten spelen; hoe kunnen we dergelijke ontwikkelingen als stad faciliteren
- wat zijn de milieuvoordelen van gebundeld vervoer en op welke wijze zou dit het beste kunnen plaatsvinden: grote voertuigen of juist kleinere, centraal of decentraal?
- welke nieuwe ontwikkelingen of innovaties zijn er op het gebied van bevoorradingsvoertuigen en welke zijn het meest milieuvriendelijk
- hoe zit het met de financiële kant van de zaak (businesscase)
- wat betekent het voor de werkgelegenheid
- welke verkeersveiligheidsaspecten zijn relevant
- wat is de aantrekkelijkheid van het idee voor ondernemers
- wat zijn de ervaringen van de distributeurs

Specifieke vragen voor afzonderlijke bijdragen (o.a.):

- bij **Connekt** is interessant of ze mogelijkheden en/of meerwaarde zien voor Groningen, en wat de belangrijkste succes/faalfactoren zijn.
- bij **Binnenstadsservice** is interessant om inzicht te krijgen in de businesscase en de relatie met ondernemers
- van de **vervoerders** zouden we willen horen hoe ze een en ander aansturen en hoe verschillende stadsdistributie-stelsels in gemeenten effect hebben op hun wijze van distributie
- van de **GCC** zouden we willen weten wat hun randvoorwaarden zijn voor goede (regelgeving rond) stadsdistributie en of er behoefte is aan een makkelijker manier van opslag, afvoer van materiaal, eventueel verzenden van artikelen.

Bijlage - Discussienotitie GL over stadsdistributie



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.

Bijlage - Discussienotitie GL over stadsdistributie

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 verregaande 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 CO₂-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 verladingsbedrijven 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 bestelwageningen en 33 ton minder CO₂-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.

Bijlage - Discussienotitie GL over stadsdistributie

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

Bijlage - deelverslag B&V dec 2011 Stadsdistributie

Deelverslag raadscommissie Beheer & Verkeer 14/12/11

B3. Centrale en schone stadsdistributie

(discussienotitie GroenLinks 30 november 2011)

Inspreker dhr. Friederich heeft drie werkmaatschappijen die actief zijn in de stad. Een daarvan richt zich op stadsdistributie. Spreker heeft in de jaren '90 enkele initiatieven genomen die tot landelijke erkenning hebben geleid op het gebied van stadsdistributie. Sinds een aantal jaren kent de stad geen stadsdistributie meer, er wordt slechts gewerkt met ontheffingen voor belevering buiten de venstertijden. Er is geen stadsdistributiecentrum. Gezien de grote nog uit te voeren projecten is dit gewenst. Het systeem met ontheffingen werkt niet goed. Spreker probeert in overleg te komen met ROEZ, maar dat lukt niet.

Inspreker dhr. Menger heeft al negen jaar ervaring met de planning van fijnmazige distributie. De planning van de belevering is moeilijk gezien de beperkte beschikbare tijd. Een stadsdistributiecentrum is noodzakelijk, het levert voordelen op. Spreker verwijst naar de overeenkomst uit 1995 en verzoekt de raad er aandacht aan te geven.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Het invullen van de schaarse ruimte moet gebeuren met de nodige aandacht voor fietsers en voetgangers en voor het milieu. Dit is voor de fractie de insteek bij stadsdistributie.
- Stadsdistributie bevordert de verkeersveiligheid, zorgt voor een aantrekkelijke binnenstad en dient het gemak van ondernemers en winkeliers.
- Spreker maakt enkele aanvullingen op de notitie. In andere steden blijkt dat veel kan worden gerealiseerd binnen de venstertijden. Handhaving is belangrijk. Omvang ambtelijke inzet: dit valt mee, zie Binnenstadservice.
- Vraag aan andere fracties: is er bereidheid om te kijken naar centrale en schone vormen van stadsdistributie?

Mw. Koebrugge (VVD):

- Bedankt GroenLinks voor de uitgebreide notitie. De VVD is voor verder onderzoek.
- De fractie heeft vier uitgangspunten: het mag niet duurder worden, het mag geen monopolist zijn, de ondernemers moeten erop vooruit gaan en de stad moet bereikbaar blijven.
- Bij meerdere leveranciers in één straat kan de efficiëntie worden verbeterd. Eén leverancier is niet goed.
- Versvenstertijden: wordt de adviesgroep bevoorrading, als deze nog bestaat, betrokken?
- De werkzaamheden aan de ringweg mogen de leveranciers niet belemmeren. Indien dit wel gebeurt, moet het geven van boetes worden voorkomen.

Dhr. Moes (PvdA):

- Het is een goed idee, er zijn veel voordelen.
- Nadelen zijn: toename van bureaucratie en daarmee de kosten, en problemen bij de bevoorrading van grootwinkelbedrijven.
- De fractie stelt voor een expertmeeting met betrokkenen te organiseren.

Dhr. Van Rooij (Student&Stad):

- Steunt het voorstel van GroenLinks. Een expertmeeting is een goed idee.

Dhr. Luhoff (D66):

- Prima om dit onderwerp opnieuw op de agenda te zetten, sinds de initiatieven in de jaren '90 blijft Groningen achter op dit gebied.
- Handhaving moet gebeuren, het gebrek eraan mag geen reden zijn het beleid aan te passen.
- Niet alles kan in kleine busjes. Meerdere verdeelpunten zijn waarschijnlijk nodig.
- Studenten kunnen worden ingezet voor verdere informatievergaring.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Venstertijden zijn een noodzaak, verdere maatregelen vergen eerst nader onderzoek. Wat is de behoefte van ondernemers? Het mag niet bureaucratisch worden.
- Het moet samen met ondernemers worden georganiseerd. Een monopolie is ongewenst.

Dhr. Eikenaar (SP):

Bijlage - deelverslag B&V dec 2011 Stadsdistributie

- Is positief over het voorstel. Er mag geen systeem bovenop het huidige komen.
- Het is volstrekt inefficiënt om meerdere leveranciers in één straat te laten bezorgen. Eén leverancier is efficiënter.
- Eens met de PvdA: grootwinkelbedrijven moeten apart worden beleverd.

Dhr. Seton (CDA):

- Complimenten voor het stuk van GroenLinks, de fractie kan zich vinden in de inhoud.
- De ideeën moeten met de ondernemers worden besproken, het mag niet duurder worden.
- Handhaving is inderdaad een belangrijk punt.
- Het openstellen van busbanen: wat vindt het college hiervan?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Bedankt GroenLinks voor het initiatief. Het klopt dat er meerdere busjes rijden, die de verkeersregels soms negeren.
- Er zijn goede voorbeelden in Utrecht en Nijmegen.
- De uitwerking van het idee moet in overleg met de ondernemers gebeuren.
- Handhaving is belangrijk. Het systeem moet niet ingewikkeld worden.

Dhr. Kelder (PvdD):

- Kan zich vinden in de notitie van GroenLinks. Utrecht is een goed voorbeeld. Fietskoeriers kunnen goed worden ingezet.
- Een expertmeeting is een goed idee. Een plan mag niet worden afgedwongen, de voordelen ervan zullen ondernemers over de streep trekken.

Wethouder Dekker:

- Een geheel vrijwillig systeem is nauwelijks mogelijk, zeker aan het begin zijn regels nodig.
- Het college heeft een quickscan laten doen: de gemeente doet wel degelijk veel maar loopt inderdaad niet voorop.
- De afgelopen jaren is niet veel gedaan omdat het om veel mensen gaat die vergunning hebben om de binnenstad in te rijden. Planning is daardoor moeilijk.
- Een ander systeem opzetten kost de gemeente een extra fulltimer; dat is te duur.
- De politie handhaaft niet vanwege het grote aantal vergunningen. Pollars zou handhaving gemakkelijker maken, maar de raad is tegen pollars.
- Conclusie: dit onderwerp is ingewikkeld, er zit veel aan vast. Wel doen, betekent er een project van maken. Dat betekent dat er geld bij moet, ten koste van iets anders. Een eventuele expertmeeting kan ambtelijk wel worden ondersteund.
- De adviesgroep bevoorrading is sinds 2009 niet meer actief.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Is voor een expertmeeting. Hij gaat met de PvdA en de andere fracties spreken.

De voorzitter:

- Concludeert dat dhr. Gijsbertsen in overleg met de griffie en de andere fracties het idee voor een expertmeeting uitwerkt.