

Datum raadsvergadering	18-07-2012	Registratienr.	GR 12.3192409
Raadscommissie	Beheer & Verkeer	Datum B&W besluit	n.v.t.
Datum raadscommissie		Portefeuillehouder	n.v.t.
Publiciteit		Steller	W.Th. Meijer
Bijlagen	3	Telefoon	7726
		E-mail	wolbert.meijer @ groningen.nl

Onderwerp

Stadsdistributie

Concept raadsbesluit

De raad besluit het college te verzoeken:

- I. onderzoek te doen naar en zijn visie te formuleren op mogelijkheden om te komen tot aanscherping dan wel aanpassing van het huidige beleid met betrekking tot stedelijke distributie
- II. daarbij in ieder geval aandacht te geven aan de volgende items:
 - a. de waardering van de huidige gang van zaken m.b.t. stedelijke distributie
 - b. de rol van de overheid m.b.t. het reguleren van stadsdistributie
 - c. de wenselijkheid van een bevoorraderscommissie
 - d. de wenselijkheid van begeleiding door Connekt
 - e. de wenselijkheid van aansluiting bij het netwerk van Binnenstadservice Nederland
 - f. de wenselijkheid van bundeling van kleinere volumes
 - g. de wenselijkheid van verruiming van venstertijden (incl. evt. versvenster)
 - h. de effecten van verschillende scenario's op bereikbaarheid, duurzaamheid/leefbaarheid, verkeersveiligheid en efficiency
 - i. de consequenties van verschillende scenario's m.b.t. de handhaving
 - j. de consequenties van verschillende scenario's voor de gemeentelijke begroting
- III. **de kosten van het voorgestelde onderzoek te dekken uit het budget kleine verkeersmaatregelen voor maximaal 15.000 euro, met als achtervang het rekeningresultaat 2012. Wanneer er middelen overblijven uit het budget raadsonderzoek O2G2, dan zou een deel van de dekking in dit budget gevonden kunnen worden.**
- IV. het onderzoek en de visie aan de raad ter bespreking aan te bieden vóór 1 januari 2013

Aanwijzingen: status, deadline, visietrommel

Publiekssamenvatting

De raad vraagt zich af of de huidige wijze waarop de bevoorrading van winkels en ondernemingen is geregeld niet voor verbetering vatbaar is. Zij wil graag weten in hoeverre er slagen te maken zijn die de bereikbaarheid, de duurzaamheid en leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de efficiency ten goede komen. Zij geeft het college opdracht om daar onderzoek naar te doen en zijn visie op te geven. Naar aanleiding daarvan kunnen dan in het najaar eventueel nadere besluiten worden genomen.

Voorgesteld besluit

De raad besluit het college te verzoeken:

- I. onderzoek te doen naar en zijn visie te formuleren op mogelijkheden om te komen tot aanscherping dan wel aanpassing van het huidige beleid met betrekking tot stedelijke distributie
- II. daarbij in ieder geval aandacht te geven aan de volgende items:
 - a. de waardering van de huidige gang van zaken m.b.t. stedelijke distributie
 - b. de rol van de overheid m.b.t. het reguleren van stadsdistributie
 - c. de wenselijkheid van een bevoorraderscommissie
 - d. de wenselijkheid van begeleiding door Connekt
 - e. de wenselijkheid van aansluiting bij het netwerk van Binnenstadservice Nederland
 - f. de wenselijkheid van bundeling van kleinere volumes
 - g. de wenselijkheid van verruiming van venstertijden (incl. evt. versvenster)
 - h. de effecten van verschillende scenario's op bereikbaarheid, duurzaamheid/leefbaarheid, verkeersveiligheid en efficiency
 - i. de consequenties van verschillende scenario's m.b.t. de handhaving
 - j. de consequenties van verschillende scenario's voor de gemeentelijke begroting
- III. **De kosten van het voorgestelde onderzoek te dekken uit het budget kleine verkeersmaatregelen voor maximaal 15.000 euro, met als achtervang het rekeningresultaat 2012. Wanneer er middelen overblijven uit het budget raadsonderzoek O2G2, dan zou een deel van de dekking in dit budget gevonden kunnen worden.**
- IV. het onderzoek en de visie aan de raad ter bespreking aan te bieden **vóór 1 januari 2013**

Inleiding

Op 14 december 2011 besprak de raadscommissie Beheer en Verkeer een discussienotitie van GroenLinks getiteld 'centrale en schone stadsdistributie' (bijlage 1). In deze notitie wordt gesteld dat dat er aan de huidige praktijk de volgende nadelen kleven:

- bevoorrading soms op onwenselijke, drukke momenten; venstertijden regelmatig niet gerespecteerd, moeizame handhaving, opstoppingen en overlast binnen en buiten de venstertijden
 - geen milieu-eisen voor bevoorrading tijdens venstertijden
 - bevoorrading inefficiënt, veel winkels met eigen bevoorrading, veel ritten met kleine lading
- Naar aanleiding daarvan wilde GroenLinks met de commissie in gesprek over efficiëntere en milieuvriendelijkere manieren van stadsdistributie

Tijdens de bespreking in de commissie (bijlage 2) is geopperd om over dit onderwerp een expertmeeting te organiseren om e.e.a. scherper in beeld te krijgen. De griffie heeft deze georganiseerd samen met een klankbordgroep, bestaande uit de raadsleden Gijsbertsen (GL), Moes (PvdA), Koebrugge (VVD) en Seton (CDA). De expertmeeting vond plaats 18 april 2012, met

bijdragen van Connekt, Binnenstadservice Nederland, EVO / TLN, de GCC en Koninklijke Horeca Nederland (bijlage 3).

Besloten is toen dat de genoemde voorbereidings-/klankbordgroep zich zou bezinnen op een vervolg. Het resultaat van die bezinning is dit raadsvoorstel.

Beoogd resultaat

De raad wenst een heldere analyse van de huidige gang van zaken met de voor- en nadelen daarvan, in confrontatie met de notitie van GroenLinks, de ingebrachte ideeën tijdens de expertmeeting en de alternatieve modellen die elders worden gevolgd. Duidelijk moet worden welke mogelijkheden er zijn om tot verbetering van het huidige model te komen dan wel om over te gaan op een ander model, met de effecten van e.e.a. op bereikbaarheid, duurzaamheid/leefbaarheid, verkeersveiligheid en efficiency. Daarbij wil de raad ook de visie van het college hierop vernemen, voorzien van heldere argumentatie. Op basis van dit onderzoek en deze visie wil de raad zo nodig nadere besluiten kunnen nemen.

Kader

Dit voorstel past binnen de ambities van de gemeente m.b.t. bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Argumenten/afwegingen

De raad wil graag een vervolg geven aan de bespreking in de commissie van de notitie van GroenLinks en aan de slag met de input die is geleverd tijdens de expertmeeting. Groningen liep een tijdlang voorop wat betreft stadsdistributie, maar dat is al geruime tijd niet meer het geval. Er zijn zaken die goed lopen, m.n. de grote volumes, maar de indruk bestaat dat er op andere niveaus nog wel slagen te maken zijn. Zo zou 20% van het volume voor 80% van de vervoersbewegingen zorgen – een gegeven dat vraagt om een oplossing. Over de voorgestane oplossingsrichting verschillen betrokkenen behoorlijk van mening, maar de ervaringen uit andere gemeenten (zie inbreng Connekt) leren dat door middel van constructief overleg goede afspraken te maken zijn. Van verschillende kanten is daarom geopperd de bevoorradingscommissie nieuw leven in te blazen. Andere opties die genoemd zijn en om een afweging vragen:

- aansluiting bij het netwerk van Binnenstadservice
- maatwerk in overleg
- dagranddistributie
- aparte oplossingen voor horecabevoorrading
- beloning van schone voertuigen (privileges m.b.t. busbaan of venstertijden)
- aansluiting bij spelregelkader stedelijke distributie Groningen – Drenthe 2007
- extra venstertijd voor versproducten
- kentekenregistratie
- verbetering venstertijden
- aanpassing circulatieplan (tweerichtingverkeer tijdens venstertijden)

Het is belangrijk eerst de problemen goed te inventariseren en te analyseren, en vervolgens vooral voort te borduren op behaalde successen en reeds ontwikkeld beleid; waar dat nodig is kunnen aanpassingen worden overwogen in overleg met alle betrokkenen. Connekt heeft ervaring in het begeleiden van dergelijke processen. De vraag is wat in dezen de rol van de gemeentelijke overheid zou moeten zijn: regelend of juist regeldrukverminderend, regisserend of slechts faciliterend? Wat zijn de voor- en nadelen van de verschillende rollen, en welke behoefte wordt er in dezen gevoeld door betrokkenen? Voor de raad is het verder gewenst in kaart te brengen wat de effecten van de verschillende scenario's zijn op de bereikbaarheid van de stad, de duurzaamheid / leefbaarheid (in

hoeverre is CO₂-reductie daadwerkelijk te bereiken?), verkeersveiligheid en efficiency, alsmede wat de effecten zijn voor de gemeentelijke begroting. Ook naar de handhaving moet gekeken worden: hoe zorgen we voor goede naleving van regels/venstertijden? Op basis daarvan kunnen politieke keuzes worden gemaakt.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Uit de expertmeeting bleek duidelijk de behoefte aan een nieuwe impuls op het gebied van stedelijke distributie, hoe verschillend de denkrichtingen ook zijn. Het nieuw leven inblazen van de bevoorradingscommissie werd in ieder geval breed gedragen. Bij het ontwikkelen van beleid in dezen is het betrekken van alle betrokkenen van groot belang.

Financiële consequenties

Het voorstel is om de kosten van het voorgestelde onderzoek te dekken uit het budget kleine verkeersmaatregelen voor maximaal 15.000 euro, met als achtervang het rekeningresultaat 2012. Afgewacht moet nog worden of de kosten van het raadsonderzoek O2G2 meevallen, dit onderzoek is nog niet afgerond. Mogelijk kan een deel van de dekking in dit budget worden gevonden.

De te ontwikkelen scenario's hebben financiële consequenties, het verzoek aan het college is om deze helder in beeld te brengen. De wethouder heeft in de commissie bijvoorbeeld gezegd dat het opzetten van een ander systeem van stadsdistributie te duur is. Dit vraagt om nadere onderbouwing.

Realisering en evaluatie

De wethouder heeft aangegeven dat de aanvankelijke deadline (vóór de begroting 2013) niet haalbaar is. Daarom heeft de raadscommissie besloten deze te wijzigen in 1 januari 2013.



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 drukke 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 er naar 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 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 verladere 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 bestelwagengeritten 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.

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

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 beleving 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 beleving 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):

- 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.

VERSLAG EXPERTMEETING STADSDISTRIBUTIE

Datum: 18 april 2012
 Plaats: oude raadzaal
 Tijd: 20.00-21.50 uur

Aanwezig: de heer Dashorst, voorzitter (griffier), de dames S.A. Koebrugge (VVD), A.M.J. Riemersma (Stadspartij), I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), de heren W. Moes (PvdA), J. Spakman (PvdA), M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), K.S.N. van der Veen (GroenLinks), B. Copinga (Stadspartij), R.P. Prummel (Stadspartij), J.H. Luhoff (D66), J. Seton (CDA), J.B. Houwing (Student en Stad), G.J. Kelder (Partij voor de Dieren)

Namens de griffie: de heer W.T. Meijer (commissiegriffier)

Aanwezige experts: de dames Nicole Maas (Connekt), Birgit Hendriks (Binnenstadservice Nederland), de heren Marcel Ubels (TLN), Robert Schasfoort (EVO), Kor van der Maar (Groningen City Club), Jan Marc van 't Lindenhout (Koninklijke Horeca Nederland)

Verslag: de heer J. Bosma (Notuleerservice Nederland)

De voorzitter:

- Opent de expertmeeting om 20.00 uur en heet iedereen hartelijk welkom.

Bijdrage 1**Mw. Maas (Connekt):**

- Wijst op de belangen bij stadsdistributie van economische vitaliteit, leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid.
- Probeert een kanteling tot stand te brengen, zodat overheden en winkeliers meer invloed hebben op verladers en vervoerders.
- Stelt dat grote vrachtwagens juist efficiënt kunnen zijn. De Bijenkorf rijdt bijvoorbeeld met een volle dubbeldekker door Amsterdam en neemt meteen retourladingen mee.
- Merkt op dat 20 procent van het volume voor 80 procent van de vervoersbewegingen zorgt. Hier valt de meeste winst te behalen door bundeling.
- Adviseert eerst met alle partijen een gezamenlijk doel te formuleren en de hoe-vraag pas later uit te werken.
- Stelt voor naar koplopers te kijken, zoals Zutphen, Delft, Nijmegen, Arnhem en Tilburg.
- Lijkt het verstandig de gemeentelijke rol kritisch te bekijken.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Is benieuwd hoe de gemeente het best kan kiezen tussen de rollen initiëren, handhaven, faciliteren en subsidiëren.

Mw. Maas (Connekt):

- Stelt dat een langdurig samenwerkingsproces waardevoller is dan eenzijdig restricties handhaven.
- Geeft een voorbeeld van een succesvol gemeentelijk initiatief. In Amsterdam besloot de gemeente na marktconsultatie de venstertijden met een uur te verruimen, waardoor files verminderden.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Is benieuwd naar het uiteindelijke milieueffect. In Utrecht is in zestien maanden slechts 33 ton CO₂-reductie behaald op een totaal van 3,5 miljoen ton.

Mw. Maas (Connekt):

- Antwoordt dat het verminderen van aantallen kilometers en uitstoot altijd positief is voor het milieu.
- Ziet veel transportbedrijven positief nadenken over schone voertuigen, omdat het ook goed is voor hun bedrijfsvoering. Personenauto's zijn misschien wel meer belemmerend dan goederenvervoer.

Bijdrage 2**Mw. Hendriks (Binnenstadservice Nederland):**

- Startte als binnenstadmanager van Nijmegen vier jaar geleden de Binnenstadservice.
- Pleit voor maatwerk voor grote efficiënte volumes, bundeling van kleine volumes en handhaving

van een eenduidig toelatingsbeleid.

- Legt uit dat Binnenstadservice een collectief ontvangstmagazijn buiten de binnenstad is. Kleine goederenstromen worden zo gebundeld tot één grote stroom door de binnenstad langs afnemers.
- Noemt als voorwaarden dat het financieel uit moet kunnen komen voor klanten, er schone voertuigen rijden en het een maatschappelijk sociaal bedrijf is.
- Breidde het initiatief uit om massa te genereren en zo met vervoerders te kunnen onderhandelen over één landelijk eenduidige oplossing.
- Noemt als voordelen dat afnemers op een vast moment al hun goederen ontvangen, verpakkingsmateriaal mee kunnen geven en goederen kunnen stallen en ompakken in het magazijn.
- Stelt voor dat de gemeente één jaar aspirant-lid wordt, zodat Binnenstadservice Nederland een lokale uitvoerende partij kan vinden om in Groningen een Binnenstadservice op te zetten en te koppelen aan het landelijke netwerk.
- Nodigt iedereen uit voor de leergang Binnenstadservice op 18 en 19 juni.

Dhr. Houwing (Student en Stad):

- Is benieuwd welke rol van de gemeente verwacht wordt.

Dhr. Seton (CDA):

- Vraagt of het een commerciële organisatie is.
- Wil weten of de oplossing voor ondernemers goedkoper is.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Heeft de indruk dat het een veel voordeliger manier is om CO₂-uitstoot te verminderen.

Mw. Hendriks (Binnenstadservice Nederland):

- Antwoordt dat het aspirant-lidmaatschap van 500 euro per maand opstarten mogelijk maakt.
- Ziet de gemeente vervolgens graag de grootste klant worden.
- Is als landelijke stichting een not-for-profitorganisatie, maar besloot lokale franchisenemers toe te staan als bedrijf te opereren omdat zij in feite ondernemen en bestuurlijk aansprakelijk zijn.
- Antwoordt dat het concept niet kostenverhogend werkt doordat het een onbenut kostenvoordeel in de keten activeert.
- Reageert dat elke kilometerbesparing CO₂-reductie betekent, maar dat de totale besparing verhoudingsgewijs laag kan zijn. In Nijmegen viel de besparing in het niet bij de stadsbussen en de scheepvaart.

Bijdrage 3

Dhr. Schasfoort (EVO, tevens namens TLN):

- Spreekt namens verladers en vervoerders.
- Wijst erop dat een goede bevoorrading noodzakelijk is voor een levendige stad met producten.
- Benadrukt dat een gezamenlijk gedragen oplossing nodig is met vervoerders, leveranciers, ondernemers, bewoners en gemeente.
- Stelt voor de bevoorradingscommissie, die in Groningen goed werk verrichtte, weer bij elkaar te roepen.
- Pleit ervoor eerst de volumes en aantallen in beeld te brengen en te bepalen wat het probleem is.
- Ziet meer in maatwerk dan in één oplossing. Binnenstadservice, fietskoeriers, dagranddistributie en gebundelde distributie kunnen allemaal bijdragen.
- Raadt de gemeente aan goed te faciliteren. Voldoen de laad- en losplaatsen, de logica van routes, de bestrating, de bundelingsregeling en de informatie op de website nog wel?
- Hoort bij ketens vaak de voorkeur om tussen 5.00-7.00 uur goederen te ontvangen. Dagranddistributie kan helpen files te verminderen, zeker bij de grote toekomstige projecten.
- Bepleit aparte oplossingen voor horecabevoorrading met specifieke eisen.
- Is voor elektrische voertuigen, maar denkt dat de techniek nog niet ver genoeg is. De kleine volumes zullen voor erg veel voertuigen zorgen.
- Pleit voor een helder stedelijk beleid, dat voor iedereen geldt.
- Raadt aan om rekening te houden met trends als internetwinkelen en om aan te sluiten bij succesvolle initiatieven in andere steden.

Dhr. Spakman (PvdA):

- Is benieuwd hoe de kwaliteit van een stadsdistributiesysteem geborgd kan worden.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Informeert of Europese regelgeving ook meespeelt.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Is benieuwd wat de gemeente concreet zou kunnen verbeteren in de regelgeving.

Dhr. Schasfoort (EVO):

- Stelt voor bundeling en schone voertuigen te belonen met privileges als rijden over de busbaan of verruiming van venstertijden.
- Denkt dat Europa niet belemmerend hoeft te zijn voor het stellen van heldere voorwaarden, maar raadt aan het wel goed uit te zoeken.
- Raadt aan de eisen in de bundelingsregeling aan te passen op de markt. Veel ondernemers kunnen niet uit de voeten met aantallen zendingen en adressen en typen voertuigen.

Bijdrage 4

Dhr. Van der Maar (Groninger City Club):

- Verwijst naar de rondgestuurde uitgebreidere schriftelijke bijdrage.
- Hoort van ondernemers dat zij venstertijden willen behouden en zelf het type bevoorrading willen kiezen dat bij hun bedrijf past, waarbij ze elkaar en het verkeer niet hinderen.
- Vindt dat ondernemers niet op mogen draaien voor eventueel hogere kosten van bevoorrading doordat het bijvoorbeeld vanuit één centraal punt moet.
- Verwacht problemen wanneer de Diepenring een eenbaansweg wordt.
- Stelt voor bij de vele aanstaande bouwactiviteiten aannemers te laten laden en lossen om vervolgens dichtbij op een veilige locatie te kunnen parkeren en dus niet op de weg.
- Ziet graag venstertijden voor afval, zodat het niet de hele dag langs de weg staat.
- Is tegen fysieke afsluitingen en ziet meer in digitale registratie van kentekens om venstertijden te handhaven.
- Stelt voor aan te sluiten bij de intentieverklaring spelregelkader stedelijke distributie Groningen en Drenthe uit 2007.
- Adviseert duurzame vervoerders sneller een ontheffing te verlenen.
- Oppert gemeentelijke dienstauto's zoveel mogelijk te weren uit de binnenstad om het goede voorbeeld te geven.

Dhr. Van 't Lindenhout (Koninklijke Horeca Nederland):

- Sluit aan bij de vorige spreker.
- Herinnert eraan dat de bevoorraderscommissie in het verleden goede adviezen gaf aan het college.
- Vindt dat in Groningen al veel geregeld is en bepleit het goede te behouden.
- Stelt voor een extra venstertijd van 14.00-15.00 uur voor versproducten in te stellen, zodat de horeca zo laat mogelijk kan bestellen om maatwerk te leveren aan hun klanten.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Vraagt of de politie dan moet controleren of een wagen wel versproducten vervoert.

Dhr. Moes (PvdA):

- Verifieert of horeca al met stadsdistributie werkt, waarbij meerdere bedrijven tijdens één rit van producten voorzien worden.

Dhr. Van 't Lindenhout (Koninklijke Horeca Nederland):

- Stelt voor stickers in te voeren voor wagens met versproducten. Kentekenregistratie kan ook helpen.
- Antwoordt dat Hanos en Sligro totaalpakketten leveren. Bundeling gebeurt al.
- Wijst erop dat retourzendingen ook mogelijk moeten zijn als het product bijvoorbeeld te warm is.
- Raadt aan een SRV-achtig ventbedrijf als Jansma, catering en gebakvervoer niet uit te sluiten door het opleggen van een vorm van stadsdistributie.

Korte pauze

Forumdiscussie

De voorzitter:

- Vraagt de experts welk advies voor een volgende stap zij de commissie zouden geven.

Dhr. Ubels (TLN):

- Wijst erop dat Groningen in 2002 het duurzaam distributiekeurmerk kreeg.
- Bepleit voort te borduren op eerdere successen en bestaand beleid, met wellicht een aantal aanpassingen. De adviescommissie vormt hiervoor een goed platform.

Dhr. Schasfoort (EVO):

- Raadt aan problemen te inventariseren met informatie van winkeliers om beleid als het bevoorradingsprofiel te actualiseren en te verbeteren. Een goed voorbeeld van beleid voor horecabevoorrading is in Enschede te vinden.

Mw. Hendriks (Binnenstadservice Nederland):

- Adviseert de gemeente het oude beleid te herijken, maatwerk te leveren voor grote volumes, kleine volumes te bundelen en een Binnenstadservice op te starten.

Dhr. Van der Maar (Groninger City Club):

- Raadt aan venstertijden te verbeteren en te handhaven. Parkeerplaatsen even vrijmaken voor vrachtwagens is bijvoorbeeld een slimme oplossing.

Dhr. Spakman (PvdA):

- Vindt dat er al veel beleid ligt. Groningen heeft al goed nagedacht over doelen en uitzonderingen, dat hoeft niet helemaal opnieuw. Is de nota uit 1995 wel uitgevoerd?
- Ziet bij duurzaamheid vaak het probleem dat het pas op langere termijn goedkoper is.

Mw. Maas (Connekt):

- Wijst erop dat logistieke ondernemers juist duurzaamheid omarmen omdat het kostenbesparend werkt.

Mw. Hendriks (Binnenstadservice Nederland):

- Vult aan dat de markt steeds meer duurzame auto's aanbiedt en dat elke bespaarde kilometer inderdaad helpt bij verduurzaming én kostenreductie.

Dhr. Luhoff (D66):

- Wijst erop dat Groningen al een bedrijf kent dat lijkt op Binnenstadservice. Waarom moet de gemeente dan aspirant-lid worden?

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Vraagt zich ook af waarom Binnenstadservice Nederland nodig is en of vervoerders inderdaad het liefst één landelijke oplossing willen.

Mw. Hendriks (Binnenstadservice Nederland):

- Antwoordt dat het tijd en dus geld kost om Binnenstadservice op te zetten. Het is handig als de gemeente financieel initieert. Het bedrijf in Groningen zou een goede uitvoerder kunnen zijn.
- Stelt dat Binnenstadservice elke stad uniform bereikbaar maakt. Dat werkt beter voor vervoerders en verladers dan lokaal verschillende oplossingen.

Dhr. Schasfoort (EVO):

- Omarmt Binnenstadservice, ook omdat het bewust bestelgedrag van binnenstadondernemers in de hand werkt. Er zijn meerdere vormen en oplossingen dan Binnenstadservice.
- Beamt dat landelijke bedrijven gebaat zijn bij één oplossing voor meerdere steden.

Dhr. Luhoff (D66):

- Vraagt zich af of één oplossing voor de hele stad echt nodig is. Meer oplossingen bieden keuzevrijheid, concurrentie en lagere prijzen.

Mw. Maas (Connekt):

- Wijst erop dat Utrecht Binnenstadservice heeft, maar ook andere bundelingscentra zoals Cargohopper.

Dhr. Schasfoort (EVO):

- Laat initiatieven graag aan de markt over. In Zwolle is een mooie samenwerking tussen Binnenstadservice en fietskoeriers.

Dhr. Houwing (Student en Stad):

- Vindt ook dat initiatieven zoveel mogelijk vanuit ondernemers moeten komen, dan kan de gemeente al dan niet faciliteren.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Ziet het nut van een politiek debat en initiatief. Hoe kan de gemeente draagvlak organiseren? Wat heb je ondernemers te bieden bij de overstap naar een systeem van bundeling?

Mw. Maas (Connekt):

- Raadt aan klein te beginnen bij punten die zowel ondernemers als gemeente positief duiden.
- Geeft als voorbeeld Tilburg, waar de gemeente en ondernemers vijftien maatregelen afspraken.

Dhr. Ubels (TLN):

- Stelt voor het circulatieplan aan te passen door tijdens venstertijden tweerichtingsverkeer toe te staan.

Dhr. Copinga (Stadspartij):

- Ziet veel in een extra venstertijd voor horeca.
- Vraagt hoe de binnenstad bereikbaar blijft tijdens de aanleg van de tram en andere bouwactiviteiten.

Dhr. Schasfoort (EVO):

- Sprak hier drie jaar geleden al over met het Trambureau, maar bepleit nieuwe besprekingen als bouwactiviteiten echt starten.

Mw. Maas (Connekt):

- Raadt aan een bouwlogistiek centrum aan de rand van de binnenstad op te zetten.

Mw. Hendriks (Binnenstadservice Nederland):

- Raadt aan de adviescommissie nieuw leven in te blazen om met elkaar in gesprek te blijven.

Dhr. Van 't Lindenhout (Koninklijke Horeca Nederland):

- Herinnert zich dat een nieuwe wethouder de adviescommissie niet langer nodig vond.

Vervolg

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Stelt voor alle partijen formeel met elkaar in gesprek te brengen.
- Pleit ervoor bevoorrading in elk geval te betrekken bij het op te stellen bereikbaarheidsplan.
- Kijkt graag bij andere steden naar voorbeelden van stadsdistributie, bijvoorbeeld in de vorm van werkbezoeken.

Dhr. Spakman (PvdA):

- Vindt dat er genoeg initiatieven zijn en ziet weinig in werkbezoeken elders.
- Ziet de gemeentelijke rol vooral in het faciliteren en het waarborgen van kwaliteit.

Dhr. Seton (CDA):

- Is bereid naar andere steden te kijken en vindt met GroenLinks dat het beleid een push nodig heeft.

Dhr. Luhoff (D66):

- Ondersteunt het opnieuw opzetten van een adviescommissie over stedelijke distributie.
- Pleit ervoor informatievoorziening richting ondernemers over bestaande mogelijkheden te optimaliseren.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Vindt het een goede volgorde eerst bestaand beleid en initiatieven te inventariseren om dan verbeteringen te onderzoeken.
- Vraagt speciale aandacht voor bevoorrading van de horeca.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Is ook voor het stimuleren van oplossingen in overleg met ondernemers.
- Oppert de tramlijn ook te gebruiken voor goederenvervoer.

De voorzitter:

- Stelt voor de voorbereidingscommissie van deze avond een gespreksmemo op te laten stellen ter bespreking in de commissie Beheer en Verkeer voor de zomer.
- Dankt de experts hartelijk voor hun bijdrage en deelt bloemen uit.

- Sluit de expertmeeting om 21.50 uur.