

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2011 – Nr. 22.

VRAGEN van GroenLinks van de heer M.T. Gijsbertsen betreffende schone stadsdistributie.
(Binnengekomen: 14 maart 2011.)

GroenLinks is trots op onze compacte stad. Het uitgangspunt van een compacte stad houdt de omgeving van de stad groen, beperkt de mobiliteit en daarmee vervuiling en maakt Groningen 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. Daarom is GroenLinks 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.

Juist in Groningen is het dus van belang om zorgvuldig na te denken over het gebruik van de binnenstad. GroenLinks wil een volgende stap zetten om de binnenstad schoner, aantrekkelijker en veiliger te maken.

Stadsdistributie

Voor de bevoorrading van winkels en ondernemingen is de binnenstad tijdens venstertijden toegankelijk. Aan de Groningse praktijk kleven een aantal nadelen:

1. Regelmatig ontstaan opstoppingen en overlast (bijvoorbeeld in de Brugstraat);
2. Er zijn geen milieueisen voor de vrachtwagens en bestelwagens die de bevoorrading uitvoeren, met luchtvervuiling en negatieve klimaateffecten tot gevolg;
3. De bevoorrading is inefficiënt; elke winkel zorgt voor de eigen bevoorrading en is door beperkte opslagruimte soms gedwongen om te kiezen voor veel ritten met kleine lading;
4. De venstertijden worden regelmatig niet gerespecteerd, waardoor de bevoorrading soms op onwenselijke, drukke momenten plaatsvindt.

Om deze problemen op te lossen en tegelijkertijd de bevoorrading optimaal te laten plaatsvinden, werken een aantal gemeenten inmiddels met het zogenaamde 'Utrechtse model'. Behalve Utrecht zijn dat bijvoorbeeld Nijmegen, Den Bosch, Haarlem en Zutphen. Ook in Amsterdam, Rotterdam en Maastricht wordt over de wenselijkheid van dit model nagedacht.

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 (o.a. Binnenstadservice en Cargohopper). Ervaringen

elders laten zien dat een centrale duurzame stadsdistributie zeer succesvol kan zijn. In de eerste zestien maanden leidde het model in Utrecht tot een besparing van 1500 reguliere bestelwagenritten en 33 ton minder CO₂-uitstoot.

De rol van de gemeente is voornamelijk faciliterend. Of hiervoor een gemeentelijke financiële bijdrage is vereist, is sterk afhankelijk van het ambitieniveau.

Bovenstaande brengt de GroenLinks-fractie tot de volgende vragen.

- 1) Is het College het met GroenLinks eens dat er op het gebied van de stadsdistributie flinke winst valt te behalen, zowel ten aanzien van de drukte die de bevoorrading met zich meebrengt als op het gebied van luchtvervuiling en CO₂-uitstoot?
- 2) Is het College het met GroenLinks eens dat een schoner en efficiënter goederenvervoer, ook in het licht van de grote ingrepen die de binnenstad de komende tijd te wachten staat, een nastrevenswaardig doel is?
- 3) Is het College bereid met het bedrijfsleven in overleg te gaan over een verbetering van het goederenvervoer naar voorbeeld van het 'Utrechts model'?
- 4) Is het College bereid om de mogelijkheden voor een betere stadsdistributie in beeld te brengen en aan de raad voor te leggen, inclusief mogelijke financiële consequenties? En wanneer kan de raad deze informatie tegemoet zien?