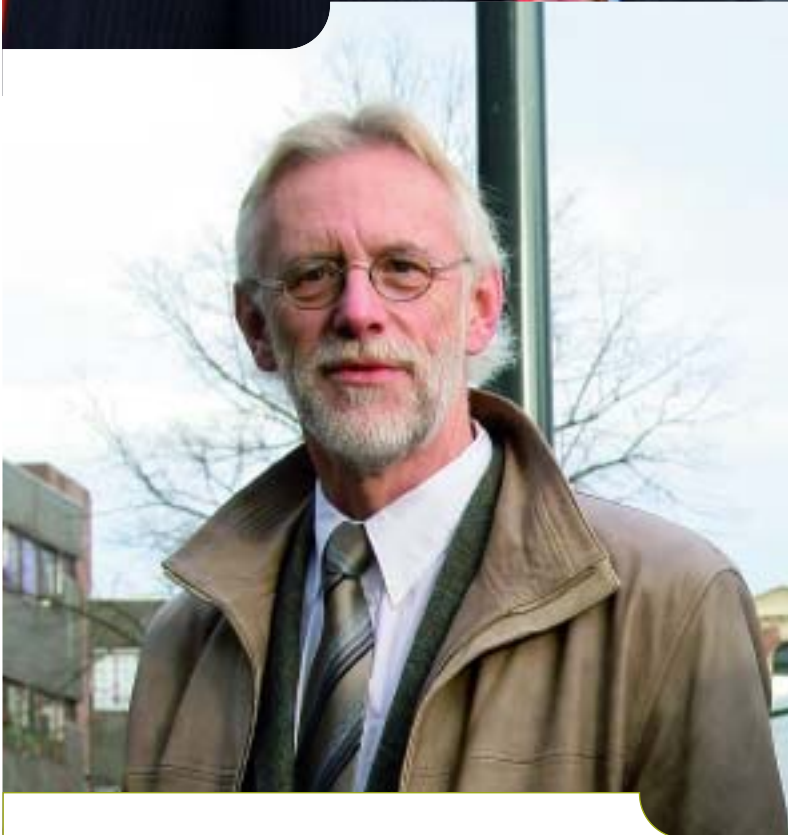


VOORBEELDENBOEK



SAMEN GAAN VOOR RESULTAAT!

Inhoudsopgave



Inleiding	4
Tien Tips	5
 Succesvolle voorbeelden uit de praktijk	7
Voorbeeld 1 Den Haag: Schone Stad	8
Voorbeeld 2 Regio Utrecht: Samen Goed Geregeld	12
Intermezzo Aflleveren buiten openingstijden	15
Voorbeeld 3 Den Haag: Bundelen bevoorrading horeca Denneweg	16
Intermezzo Binnenstadsspecialisten	19
Voorbeeld 4 Amsterdam Centrum: Toelating vrachtverkeer binnenstad	21
Voorbeeld 5 Hoog Catharijne Utrecht: Expeditiestraten	24
Voorbeeld 6 Winkelformule Livera: Vrachttarrangementen	25
Voorbeeld 7 Enschede: Ontheffingsbeleid	28
 Innovatieve concepten in de proeftuin	31
Voorbeeld 8 Citylog en fietskoeriers	32
Voorbeeld 9 Stadsbox	34
Intermezzo Schone(re) voertuigen	37
Voorbeeld 10 Streetwise	39



Commissie Stedelijke Distributie

De Commissie Stedelijke Distributie is door de Minister van Verkeer en Waterstaat ingesteld als onafhankelijke commissie ter ondersteuning van de regionale samenwerking en afstemming tussen overheid en bedrijfsleven bij de bevoorrading van steden. De Commissie heeft als opdracht deze regionale samenwerking aan te jagen door advisering, onderzoek en desnoods arbitrage. Daarnaast heeft de commissie een aantal specifieke onderzoeksvragen gekregen:

- het bieden van houvast in de vorm van een benchmarkinstrument;
- het in beeld brengen van de maatschappelijke en economische kosten en batenverdeling als gevolg van de organisatie en aanpak van stedelijke distributie, inclusief de ontwikkeling van een instrument om deze kosten en baten op regionaal niveau in beeld te brengen door samenwerkende partijen;
- het extra betrekken van marktpartijen bij het onderwerp stedelijke distributie;
- het in beeld brengen van de wenselijkheid en mogelijkheden van bovenregionale afstemming.

Commissie Stedelijke Distributie

Postbus 20904

2500 EX Den Haag

070 351 14 21

www.stedelijkedistributie.nl



Inleiding

Voor u ligt het Voorbeeldenboek. De Commissie Stedelijke Distributie heeft dit ontwikkeld om ideeën te belichten, concepten te beschrijven en projecten te benoemen die een bijdrage kunnen leveren aan een geslaagde bevoorrading van winkels en bedrijven. Geslaagd betekent in dit verband in de eerste plaats dat het om een bedrijfseconomisch aantrekkelijke bevoorrading gaat, dus efficiënt en kostenverlagend. Maar geslaagd houdt ook in het beperken van de overlast voor bewoners, het verkeersveiliger maken van winkelstraten voor voetgangers en winkelend publiek en in termen van aantrekkelijke binnensteden met een florissante middenstand en een plezierige uitstraling.

In dit boek zijn verschillende voorbeelden beschreven van rijp tot groen en van uitgebreid tot beknopt. Dit levert een gevarieerd beeld op van mogelijkheden, maar ook van initiatiefnemers: de ene keer een winkelier, de andere keer juist een gedreven wethouder of een efficiënte vervoerder. Het boek maakt ook verschil tussen voorbeelden die zich in de praktijk al hebben bewezen en breed toepasbaar zijn, en voorbeelden die nog veel sterker in ontwikkeling zijn en waarover de meningen nog sterk uiteenlopen. Bij die laatste groep zijn vooral de innovaties terug te vinden.

De Commissie Stedelijke Distributie hoopt dat dit boek u op nieuwe ideeën brengt voor uw eigen rol bij de bevoorrading in Nederland en u inspireert tot samenwerking met andere partijen, bestuurders en ondernemers. Samenwerking die essentieel is om de kwaliteit van leven en werken in de Nederlandse binnensteden sterk te houden en nog verder te versterken. Juist voor deze kwaliteit maakt de Commissie Stedelijke Distributie zich samen met andere partijen sterk.

Instrumentenmap

Dit voorbeeldenboek staat niet op zichzelf, maar vormt het startpunt van een bredere instrumentenmap. Hierin zijn ook opgenomen:

- Werkboek implementatie en communicatie met houvast over het opzetten van samenwerkingsprojecten tussen bedrijven en gemeenten en tussen gemeenten onderling.
- Omgevingsanalyse 'Grip op stedelijke distributie', met meer informatie over het onderwerp stedelijke distributie en de positie van verschillende partijen (gemeenten, detailhandel, horeca, vervoerders, producenten).
- Dashboard Marktstimulans, een instrument waarmee de verschillende belangen van binnenstadondernemers, bestuurders en andere belanghebbenden scherp in beeld komen. Het instrument is geschikt voor het op gang brengen van samenwerking tussen deze spelers
- Maatschappelijk en economisch kosten en batenmodel, gericht op het doorrekenen van de kosten én batenverdeling op regionale schaal van al geldende maatregelen en afspraken of nieuw te maken afspraken.

Met deze instrumentenmap kunt u voor uzelf en voor anderen in beeld brengen wanneer samenwerking en afstemming tussen bedrijven en gemeenten lonend is. Alleen dán zijn we in Nederland in staat om de problemen en kansen rond stedelijke distributie om te zetten in concreet resultaat!



Tien Tips

Bij stedelijke distributie gaat het om de distributie (bevoorrading inclusief retourstromen) van goederen naar bedrijven en instellingen in binnensteden en kernwinkelgebieden in Nederland (winkels, horeca, kantoren en andere bedrijfsmatige activiteiten).

Stedelijke distributie vereist samenwerking tussen alle betrokken partijen en begrip voor elkaars positie. Dit blijkt niet altijd eenvoudig te zijn. Veel partijen hebben moeite met de organisatie van stedelijke distributie. In dit boek zijn succesvolle voorbeelden opgenomen die bijdragen aan de verbetering van de stedelijke distributie. Ze illustreren dat er verschillende oplossingsrichtingen zijn voor stedelijke distributie.

1 Laat u inspireren

Deze publicatie is opgebouwd rondom voorbeelden, die om diverse redenen opvallen. Dit kan de aanpak zijn, maar ook de samenwerkingsstructuur of het schaalniveau. Voorbeelden die u niet hoeft te kopiëren, maar die u misschien wel kunnen inspireren bij het ontwikkelen van nieuwe initiatieven op het gebied van stedelijke distributie.

In dit boek is een selectie gemaakt van vele initiatieven in de praktijk. Er bestaan dus nog veel meer goede initiatieven. Hierbij gaat het niet alleen om voorbeelden uit Nederland, want in heel Europa speelt de problematiek.

2 Wees creatief

Bij het zoeken naar oplossingen wordt vaak gekeken naar voorbeelden in het goederenvervoer. Zo ook in dit boek. Dit neemt niet weg dat er in andere sectoren voorbeelden kunnen zijn die aanknopingspunten bieden:

- Het is voor het personenvervoer heel gebruikelijk om informatie uit te wisselen via een meld- en regelkamer.

Als er ergens een probleem gesignaleerd wordt (files, ongeluk, wegwerkzaamheden), dan vindt er direct een terugkoppeling plaats naar de reiziger. Een dergelijk efficiënt werkend systeem bestaat er nog niet voor het goederenvervoer.

- Binnen de luchtvaart wordt gewerkt met 'slots' om vliegbewegingen te coördineren. Ook de bus en de vrachtauto zouden gezamenlijk gebruik kunnen maken van een rijstrook. In het concept Delta Transway wordt het dubbelgebruik van infrastructuur gecoördineerd en geoptimaliseerd à la slots in de luchtvaart.

3 Waak voor te complexe oplossingen

Bij stedelijke distributie zijn veel partijen (vervoerders, detaillisten, horeca, leveranciers en gemeente) betrokken op allerlei schaalniveau's (lokaal, regionaal, (inter-)nationaal). Hierdoor bestaat het gevaar dat er wordt gezocht naar (te) complexe oplossingen. Maar soms is het mogelijk om met eenvoudige afspraken, een aanzienlijke bijdrage te leveren aan stedelijke distributie.

4 Regelgeving alleen als het echt noodzakelijk is

Veel gemeenten moeten maatregelen nemen om de overlast die wordt veroorzaakt door het bevoorradend verkeer, te reduceren. Regelgeving ligt voor de hand. Dit lost wel het binnenstedelijke probleem op, maar gemeenten realiseren zich soms onvoldoende wat regelgeving teweeg brengt bij vervoerders en verladers. Venstertijden vereisen strakke logistieke planningen en voertuigeisen leiden tot forse investeringen.



5 Stem maatregelen af

Het bedrijfsleven vraagt nadrukkelijk om uniformiteit in regelgeving, omdat het anders onmogelijk wordt om in elke gemeente te voldoen aan de gestelde voertuigeisen. Vervoerders en leveranciers werken vaak landelijk en kunnen niet voor elke stad een andere truck inzetten. Dit is te kostbaar in de aanschaf en inefficiënt in de logistieke planning.

Uniformiteit is goed voor voertuigeisen, maar niet voor venstertijden. Als meerdere steden in de zelfde regio venstertijden hebben, is het van groot belang dat deze goed op elkaar zijn afgestemd. Hierbij gaat het niet alleen om de afstemming van een grotere stad met de omliggende kleinere gemeenten, maar juist ook om de afstemming met grotere steden in de regio. Veel winkels hebben alleen maar vestigingen in grote steden, zodat vervoerders rijden tussen de grote steden.

6 Begin bij jezelf

Elke partij kan een bijdrage leveren aan stedelijke distributie. Bij stedelijke distributie zijn veel partijen betrokken. Bij het zoeken naar oplossingen hoeft niet altijd naar een ander te worden gekeken.

7 Maak van tegenstanders medestanders

Doordat er zoveel partijen betrokken zijn bij stedelijke distributie gaat het niet alleen om het eigen belang, maar is er altijd een collectief belang. Gemeente, verlader, vervoerder, winkelier, consument en bewoner hebben belang bij een vitale binnenstad. Dit is een stad die verschillende functies herbergt (economisch en maatschappelijk) en daarnaast een hechte sociale samenhang kent. Elke partij staat vanuit zijn eigen achtergrond anders in de discussie. Als de belangen van de betrokken partijen bekend zijn wordt het eenvoudiger om de voordelen te definiëren en de betrokken partijen te overtuigen mee te werken aan oplossingen.

8 Zorg voor draagvlak

Soms is het voor een gemeente noodzakelijk om maatregelen in te voeren. In dat geval is het goed om vooraf zorgvuldig na te gaan welke partijen betrokken zijn bij het invoeren van de maatregelen of te maken krijgen met de effecten. Vervolgens kunnen de maatregelen met elkaar worden overlegd en eventueel bijgesteld. Soms kan een kleine aanpassing in de maatregel veel leed bij anderen voorkomen.

9 Begin klein

De haalbaarheid van innovatieve concepten is vaak onzeker. Het is daarom soms beter om met een klein aantal partijen, op een klein schaalniveau een pilot uit te voeren: liever het succes van een kleine pilot verder uitbouwen dan slecht ontvangen initiatieven redden.

10 Dé oplossing bestaat niet

In dit voorbeeldenboek is een breed scala aan concrete voorbeelden opgenomen. Dit maakt al duidelijk dat ook als het gaat om stedelijke distributie vele wegen naar Rome leiden. Juist door goed te kijken naar de verschillende voorbeelden, kunt u vaststellen welke ideeën het best in uw situatie kunnen worden toegepast.





Succesvolle voorbeelden uit de praktijk

Kenmerken van 'succesvolle voorbeelden uit de praktijk':

- Realistische voorbeelden.
- De haalbaarheid is bewezen.
- Toepasbaar in de dagelijkse praktijk.
- Vaak op korte, soms op middellange termijn in te voeren.

Deze voorbeelden worden afgewisseld met algemene informatie over:

- Afleveren buiten openingstijden.
- Binnenstadsspecialisten.

De volgende succesvolle voorbeelden zijn hierna uitgewerkt:

Voorbeeld	Plaats	Initiatiefnemers
Schone Stad	Den Haag	Ondernemersverenigingen
Samen Goed Geregeld	Utrecht	Regionale overheid BRU
Bundelen bevoorrading horeca Denneweg	Den Haag	Koepelorganisatie EVO
Toelating vrachtverkeer binnenstad	Amsterdam	Gemeente
Expeditiestraten	Utrecht	Vastgoedorganisatie Corio
Vrachtarrangementen	Nationaal	Retail serviceorganisatie Intres voor Livera
Ontheffingsbeleid	Enschede	Gemeente





Voorbeeld 1

Den Haag: Schone Stad

‘Bij voorkeur zou ik als winkelier helemaal geen vrachtverkeer in de straten zien tijdens openingstijden. Maar zonder hen hebben wij geen goederen voor de verkoop! Hoe kunnen we met elkaar het grote aantal wagens dat dagelijks goederen aflevert, zo organiseren dat het de leefbaarheid van het winkelgebied verhoogt en minder milieubelastend is.’

Ad Dekkers, Maison de Bonneterie Den Haag, voorzitter De Schone Stad

Kern:

- **Initiatief ligt bij de detaillisten.**
- **Spelregels voor alle partijen.**
- **De ondernemers moeten het doen.**

Ondernemersverenigingen in het noordelijk deel van de binnenstad van Den Haag constateerden enkele jaren terug een steeds knellender probleem bij de bevoorrading van winkels en de inzameling van afval. Halverwege de ochtend was er veel overlast voor winkelend publiek. De afvalverzameling en de bevoorrading vonden tegelijk plaats met de opening van de winkel. De winkeliers hebben zich verenigd en het initiatief genomen om het winkelklimaat te verbeteren. Er zijn spelregels opgesteld om de processen tijdens de ochtendspits te stroomlijnen.

Stroomlijnen met spelregels

Afvalinzameling en bevoorrading zorgden in (een deel van) de Haagse binnenstad tot overlast voor winkelend publiek. Ondernemersverenigingen in het noordelijk deel van de binnenstad van Den Haag hebben het initiatief genomen om tot oplossingen te komen. Er is gezocht naar realistische en breed gedragen oplossingen, zonder meteen nieuwe regelgeving op te stellen en strenge eisen in te voeren. Er is gekozen voor spelregels. Hiermee kunnen betrokken partijen elkaar aanspreken op hun gedrag en zodoende een gedragsverandering teweeg brengen.

Voordat er afspraken gemaakt kunnen worden over de spelregels is het noodzakelijk om inzicht te hebben in de situatie. Het is belangrijk om de bevoorrading van de ondernemers te kennen: op welke dagen vindt de bevoorrading plaats, door wie, wat is de grootte van de zendingen, et cetera. Maar ook over de afvalinzameling is dergelijke kennis nodig. Er is daarom eerst een bevoorradingsprofiel opgesteld. Gemeente, winkeliers, verladers en vervoerders zijn hierbij betrokken. Op basis van het bevoorradingsprofiel is het mogelijk geweest afspraken tussen de partijen te formuleren.



Figuur 1.1 Spelregels Schone Stad

De spelregels voor de afvalcollectie – geldt alleen voor de dinsdag

De ondernemer:

- Zet uitsluitend tussen 7.00 uur en 9.30 uur bedrijfsafval aan de straat.
- Haalt na de afvalinzameling container binnen, indien van toepassing.

De bewoner:

- Zet uitsluitend tussen 07.00 uur en 09.30 uur huishoudelijk afval (in grijze zak) aan de straat.
- Dit wijkt af van de tijden vermeldt op de huisvuikalender.

De afvalinzamelaar:

- Zamelt uitsluitend tussen 9.30 uur en 10.30 uur bedrijfs- en huishoudelijk afval in.

De gemeente:

- Informeert ondernemers over bedrijfsafvalregeling (wet milieubeheer).
- Zet na de afvalinzameling en bevoorrading tot 11.30 uur de veegdienst in.

De spelregels voor de bevoorrading - Geldt voor de gehele week

- Goede doorstroming is uitgangspunt: Winkeliers en vervoerders minimaliseren het aantal leveringen. Afleveringen worden zo snel mogelijk verricht.
- Vervoerders en winkeliers met eigen auto zetten schone voertuigen in.
- Chauffeurs en winkeliers beperken milieuoverlast door de motor niet onnodig te laten draaien, geluidsoverlast te minimaliseren en gepaste snelheid aan te houden.
- Bezoekers geven ruimte aan bevoorradingverkeer.

Binnen voetgangersgebieden:

- Winkeliers en vervoerders maken afspraken over de tijdstippen om de venstertijden zo efficiënt mogelijk te gebruiken – bevoorrading vóór winkelopeningstijden wordt nagestreefd.
- Winkeliers en vervoerders rijden niet via sluiproutes door de voetgangersgebieden.
- Winkeliers die met eigen auto bevoorraden passen zich aan bevoorradingverkeer aan. Terrassen worden zodanig uitgezet, dat een goede doorstroming van het bevoorradingverkeer gewaarborgd is.
- Winkeliers zetten reclameborden, plantenbakken en dergelijke pas ná de venstertijden (11:30 uur) buiten. Vanaf 11.30 uur kunnen zij ook de luifels naar beneden laten en vlaggen uithangen.
- Chauffeurs lossen zo veel mogelijk aan de kant, zij parkeren achter elkaar (houd rekening met ruimte voor de laadklep) en niet naast elkaar.

Buiten de voetgangersgebieden:

- Chauffeurs maken zoveel mogelijk gebruik van ingestelde laad- en losplaatsen. Indien niet beschikbaar wordt uitsluitend vanaf de straat gewerkt. Niet op de stoep
- Winkeliers en bezoekers gebruiken de laad- en losplaatsen niet om te parkeren.



Door de integrale aanpak en vaste tijdsvensters voor aanbod en inzameling van afval en de bevoorrading van de winkels kunnen de processen van elkaar worden losgetrokken. Hierdoor vermindert de overlast van de 'ochtendspits' in de binnenstad. Volgens deelnemende partijen (ondernemers, gemeente Den Haag, afvalinzamelaars en vervoerders) is er door de invoering van de spelregels vooruitgang geboekt:

- De doorstroming is verbeterd.
- Bedrijfsafval wordt minder vaak dan voorheen eerder dan de ophaaldag buiten gezet.
- Afval wordt vaker en vaker op tijd opgehaald.
- Het straatbeeld is verbeterd.
- Bevoorradend verkeer en afvalinzamelaars ondervinden minder hinder van reclameborden, luifels en plantenbakken.

Ondernemersverenigingen als initiatiefnemer

De winkeliersverenigingen Noordeinde, Paleispromenade en Denneweg 2005 hebben in het verleden contact gezocht met het Hoofdbedrijfsschap Detailhandel vanwege de chaotische taferelen in de ochtend. Bij zoeken naar een breed gedragen oplossing is er in een vroeg stadium een stuurgroep geformeerd met daarin winkeliers, gemeente, Kamer van Koophandel en PSD. Bij de uiteindelijk uitvoering van het project is dit uitgebreid. De volgende partijen maken deel uit van het project Schone Stad:

- Buurtschap Noordeinde;
- Nieuwe vereniging ondernemers Paleispromenade;
- Gemeente Den Haag (diensten Stadsbeheer en Stadsontwikkeling);
- Bureau Binnenstad Den Haag;
- Kamer van Koophandel Haaglanden;
- Hoofdbedrijfsschap Detailhandel;
- Platform Stedelijke Distributie;
- EVO;
- Transport en Logistiek Nederland (TLN);
- Koninklijk Nederlands Vervoer;
- Stichting Nederland Schoon;
- AVR/HMS, Sita, Van Gansewinkel.

Leerervaringen

- Schone Stad richt zich op het stroomlijnen van bevoorrading en afvalverzameling in de binnenstad van Den Haag. Tijdens de uitvoering van het project heeft men weinig gebruik kunnen maken van ervaringen elders omdat er weinig vergelijkbare projecten zijn. Het project kent daarom meerdere leermomenten: duurzame oplossingen vergen veel tijd en energie, maar dit is de moeite waard omdat het resultaat voor lange tijd geldt.
- De psychologie is belangrijker dan uitvoering. De perceptie van vervoer voor verschillende partijen zoals gemeente, detailhandel en leveranciers wordt veranderd. Het begin van de logistieke keten wordt veranderd van de fabriek/groothandel naar de ontvanger (bestellen van product). De verantwoordelijkheid voor logistiek begint dus bij detailhandel en niet bij vervoerder.
- Het project werkt alleen als iedereen zijn eigen rol naar behoren invult en niet op de stoel van een ander gaat zitten (bijvoorbeeld: gemeente, doe wat je moet doen en vertrouw op de acties van de ander).
- Het resultaat is haalbaar, mits partijen met elkaar in gesprek zijn en blijven en bij machte zijn om acties uit te voeren. Dit vraagt om deelname van de juiste persoon vanuit de juiste organisaties.
- Het gaat om de ondernemers, niet de partijen die hen vertegenwoordigen (zoals EVO, TLN, MKB-Nederland). De brancheorganisaties zijn de poorten tot de deelnemers. Extra inzet is vereist om de individuele ondernemers te informeren en te spreken.
- Zoek naar voordeel voor alle partijen. Hierbij is het van belang om andermans meningen en motivatie te respecteren.
- Tenslotte: deze vorm van samenwerking is een integraal proces, iedereen moet zich inzetten anders valt het uit elkaar. Dit is te ondervangen door het sluiten van een convenant inclusief sancties.



Hoe nu verder?

De eerste resultaten zijn positief, maar er worden toch nog regelmatig afwijkingen op de spelregels geconstateerd. Om ook in de toekomst positieve resultaten te kunnen blijven boeken is het noodzakelijk dat iedereen het nut van de spelregels inziet en zich er aan houdt. Daarom is nu een intensief vervolgtraject ingezet, waarbij zowel aandacht is voor regelmatige informatie-uitwisseling als voor gesprekken over handhaving met partijen in het projectgebied. Tevens blijven de partijen zoeken naar verbeteringen en het aanscherpen van de regels. Tenslotte blijven de partijen anticiperen op veranderingen, zoals uitbreiding van het voetgangersgebied en verandering van het toegangsregime.

Inmiddels is fase 2 van start gegaan: het bundelen van stromen bezien vanuit de ontvanger van goederen. Zowel in de horeca als bij de juweliers zijn stappen gezet om vraaggestuurd te bundelen. Niet het bundelen van vervoersstromen aan de rand van de stad, maar het bundelen van bestellingen, waardoor verdikking van stromen al bij de leverancier wordt gerealiseerd. Een reductie tot 40% per branche is mogelijk als alle partijen zich inzetten.

Reductie van voertuigen voor de afvalinzameling wordt gevonden in een collectief contract. Nijmegen, waar al sinds jaren een collectief afvalinzamelingscontract bestaat, staat hiervoor model.

Niet alleen Den Haag, ook andere steden

Arnhem heeft aangegeven dat het een vergelijkbaar project wil starten als in Den Haag. Ook in Arnhem zitten vuilniswagens en bevoorradend verkeer elkaar in de ochtend in de weg. Er komen regelmatig klachten binnen bij de gemeente over vrachtwagens die het voetgangersgebied binnenrijden of goederen uitladen op tijdstippen dat de winkels geopend zijn. Met het project Schone Stad wil Arnhem er voor zorgen dat de binnenstad er na tien uur 's morgens 'gastvrij' bij ligt.

Utrecht is in het kader van Samen Goed Geregeld gestart met de eerste stap naar een schone stad. Tevens is MKB Midden Nederland. De problemen worden erkend en de juiste aanpak wordt nu benoemd.





Voorbeeld 2

Regio Utrecht: Samen Goed Geregeld



‘Je kunt en wilt als overheid niet alles vastleggen in regelgeving.

‘Straatmanagement is alleen maar mogelijk als de detaillisten zich bewust zijn van hun verantwoordelijkheid en elkaar hierop kunnen aanspreken’.

Marieke Flee, projectleider Samen Goed Geregeld en senior beleidsmedewerker, BRU

Kern:

- **Samenwerking tussen Bestuur Regio Utrecht (BRU), de gemeente Utrecht, provincie, GOVERA (GOederenVERvoer RAndstad), Rijkswaterstaat en het bedrijfsleven.**
- **Doel: integrale aanbevelingen voor beter goederenvervoer in de regio en verbetering van de leefbaarheid en mobiliteit in het gebied.**
- **Drie deelprojecten: kwaliteitsnet goederenvervoer regio Utrecht, regionale afstemming regelgeving en straatmanagement.**

De regio Utrecht pakt gezamenlijk met het bedrijfsleven de goederenvervoerproblematiek aan. Stedelijke distributie is een onderdeel van die brede aanpak. Aanleiding is de constatering dat de vitaliteit van de economische centra onder druk is gekomen. Winkelcentra en bedrijventerreinen in de regio zijn steeds slechter bereikbaar voor het goederenvervoer.

Totaalaanpak voor distributieverkeer in de regio Utrecht

Er wordt terecht gesproken van een totaalpakket voor goederenvervoer. Zowel in de uitwerking, in de aanpak, en in de organisatie is sprake van een brede insteek. Bij de uitwerking van het voorbeeldproject Samen Goed Geregeld is sterk gelet op de mogelijkheid om een samenhangend goederenvervoerbeleid te ontwikkelen dat zowel het bedrijfsleven als meerdere bestuurslagen (BRU, gemeente Utrecht, GOVERA) voordelen kan bieden. De integrale aanpak betekent dat er niet alleen wordt gekeken naar de infrastructuur en routing van vrachtverkeer, maar ook naar de regelgeving en de wijze waarop het bedrijfsleven de bevoorrading organiseert.

Het voorbeeldproject wordt uitgevoerd in het BRU-gebied, bestaande uit de gemeenten Bunnik, De Bilt, Driebergen-Rijsenburg, Houten, Maarssen, Nieuwegein, Utrecht, Vianen, IJsselstein en Zeist.

Het project ‘Samen Goed Geregeld’ bestaat uit drie deelprojecten waarmee de verschillende aspecten van stedelijke distributie aan de orde komen:

1. Kwaliteitsnet goederenvervoer regio Utrecht Projectleider: Rijkswaterstaat Utrecht

Dit deelproject inventariseert wat de beste routes zijn voor het goederenvervoer naar en tussen de economische centra (bedrijventerreinen en winkelcentra) in de regio. Hiervoor is de huidige kwaliteit van de wegen in kaart gebracht (capaciteit, fysieke kenmerken, leefbaarheid en veiligheid). Daarnaast is gediscussieerd met betrokken partijen, zoals vervoerders (planners en



chauffeurs) en de verkeersmedewerkers van gemeenten en provincies over de beste routes. Op basis daarvan is een voorstel voor een 'kwaliteitsnet' en de gewenste kwaliteit geformuleerd. Wat volgt is een opsomming van de maatregelen die nodig zijn om die kwaliteit te bereiken. Het kwaliteitsnet moet ertoe leiden dat bevoorradend verkeer min of meer vanzelf de meest geschikte route gaat rijden.

Resultaat:

Maatregelenpakket om de wegen van het kwaliteitsnet aantrekkelijk en geschikt te maken voor goederenvervoer.

2. Regionale afstemming regelgeving

Projectleider: BRU

Dit deelproject is een afgeleide van het advies van prof. dr. W. Lemstra. Hij adviseerde al om door bestuurslagen heen te breken om de congestieproblematiek op te lossen en dat lokale, regionale en landelijke oplossingen moeten worden gebundeld. Uit een inventarisatie van regelgeving in de BRU regio blijkt dat een aantal gemeenten in de regio voertuigeisen en/of venstertijden heeft. Door de verschillende regels in de gemeenten zijn venstertijden onvoldoende op elkaar afgestemd. In een enquête hebben vervoerders en verladers aangegeven dat venstertijden weliswaar een probleem zijn, maar dat files en congestie sterker spelen.

Voor soepel en efficiënt regionaal goederenvervoer is het belangrijk dat gemeenten zich bewust zijn van de gevolgen van regelgeving. Gemeenten moeten zich daarom eerst afvragen of venstertijden of voertuigeisen wel echt noodzakelijk zijn. Als regelgeving vervolgens wordt ingevoerd is regionale afstemming belangrijk. Afstemming van venstertijden kan leiden tot een efficiëntere inzet van voertuigen en menskracht bij de vervoerders. Afstemming van voertuigeisen zal ertoe leiden dat het bedrijfsleven eerder geneigd is om investeringen te doen die een bijdrage leveren aan stedelijke distributie.

Resultaat:

Voorstel voor afstemming van regels in het gebied van het Bestuur Regio Utrecht.

3. Straatmanagement

Projectleider: MKB Midden Nederland

In Utrecht zijn twee straten waar de detaillisten en horeca-ondernemers in overleg met alle betrokken partijen en tot verbetering van de stedelijke distributie willen komen, om daarmee het winkelklimaat te verbeteren. Hierbij gaat het om praktische afspraken, zoals het bundelen van goederen op straatniveau, elkaars pakjes aannemen en het plaatsen van vuilnisbakken aan dezelfde kant van de straat. Het gaat dus niet om regelgeving. Detaillisten maken met elkaar afspraken en moeten elkaar daarop aanspreken.

Resultaat:

Gedragsafspraken en aanbevelingen voor verdere invoering straatmanagement.

Groot aantal betrokken partijen: hoe organiseer je dat?

Bij de uitvoering van het voorbeeldproject is een groot aantal partijen betrokken:

- Van overheidszijde nemen deel: gemeente Utrecht, BRU, provincie Utrecht, ministerie V&W en GOVERA.
- Vanuit het bedrijfsleven: Platform Detailhandel Nederland, EVO, Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), Transport en Logistiek Nederland (TLN), MKB-Midden Nederland, Kamer van Koophandel.
- Verder is maatschappelijke organisaties gevraagd hun kennis en ervaring ter beschikking te stellen.

Voor de uitvoering is een regionale, niet-vrijblijvende, uitvoeringsgerichte PPS opgezet. Dit betekent dat er vooraf een aantal afspraken is gemaakt met betrekking tot financiering en het samenwerkingsniveau.



Het BRU is trekker van het totale project. De organisatie bestaat uit:

- **Coördinatieteam**

Het voorbeeldproject is opgedeeld in drie deelprojecten met elk een projectleider. De projectleiders vormen samen met de projectcoördinator een coördinatieteam. Het coördinatieteam coördineert alle werkzaamheden van de deelprojecten en zorgt voor afstemming en evaluatie.

- **Projectgroep**

Elk deelproject kent een projectgroep waarin de verschillende partijen participeren.

- **Klankbordgroep**

Aan elke projectgroep is een klankbordgroep toegevoegd. In de klankbordgroep zitten naast de participerende partijen uit de projectgroep ook vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties.

- **Stuurgroep**

Hierbij gaat het om overleg op bestuurlijk niveau tussen overheid en bedrijfsleven over de formele besluitvorming.

Theorie soms anders dan de praktijk

Utrecht is in het advies 'Stedelijke Distributie; samen gaan voor resultaat' genoemd als proefgebied. Dit is een van de aanleidingen geweest om dit project te starten. De praktijk heeft laten zien dat de uitvoering niet altijd even gemakkelijk is:

- De afstemming op regionaal niveau (bijvoorbeeld de vroegere Kaderwetgebieden) is bijvoorbeeld niet altijd voor de hand liggend. Kleinere gemeenten kennen de problematiek nauwelijks en zijn daardoor niet altijd bereid mee te werken in regionale oplossingen. Het is belangrijk in het begin veel aandacht te besteden aan ambtelijk en bestuurlijk draagvlak en inzichtelijk te maken wat de consequenties van regelgeving zijn.

- Het maken van afspraken met het bedrijfsleven blijkt makkelijker gezegd dan gedaan. 'Het bedrijfsleven' is in de praktijk een zeer diverse groep die bestaat uit heel veel partijen. Zelfs wanneer met koepelorganisaties overeenstemming is bereikt, is het niet zeker dat de achterban bereid is mee te werken. Daar komt bij dat niet iedere ondernemer lid is van een koepelorganisatie. Een alternatief is afstemming op winkelstraatniveau, maar dit is vrij intensief.

In het werkboek stedelijke distributie (een ander product van de Commissie Stedelijke Distributie) wordt dieper ingegaan op mogelijke oplossingen voor deze knelpunten.

Voordelen voor alle partijen

De belangrijkste winstpunten van Samen Goed Geregeld zijn:

- Concrete afspraken voor gezamenlijke uitwerking in 2006 en verder.
- Het toegenomen begrip voor de positie waarin alle partijen verkeren.
- Gerichtte aandacht voor stedelijke distributie leidt tot praktische oplossingen waar alle partijen (leveranciers, vervoerders, detaillisten en gemeenten) van profiteren.
- De samenwerking legt een basis voor nieuwe projecten die verdergaande oplossingen kunnen bieden.



Intermezzo

Afleveren buiten openingstijden

Veel steden hanteren venstertijden vanaf zeven uur tot elf of twaalf uur terwijl de detaillist of horecaondernemer pas in de loop van de ochtend aanwezig is. De effectieve aflevertijd is daardoor erg krap voor een vervoerder. Sommige vervoerders maken daarom praktische afspraken met de ondernemers over het afleveren van goederen buiten openingstijden. Hiervoor zijn verschillende oplossingen ontwikkeld:

- afgeven sleutel;
- pincode automaat;
- afleveren bij burens;
- gezamenlijk huren van een voorraadpunt.

Afgeven sleutel

- Sommige ondernemers geven de sleutel van de winkel of horecagelegenheid af aan de vervoerder, zodat de goederen binnen de venstertijden kunnen worden geleverd.
- Dit vereist een vertrouwensrelatie tussen vervoerder en detaillist. Jarenlange samenwerking vormt hiervoor de basis.

Pincode automaat

- Ondernemers hebben een pincodeautomaat bij hun vestiging.
- Deze automaat verschaft de vervoerder toegang tot (een deel van de) winkel en is een alternatief voor het afgeven van de sleutel.
- De ondernemer maakt afspraken met de toeleverancier over de code.
- De code wijzigt per aflevering zodat de vervoerder maar een keer binnen kan met de code.
- De code staat vermeld op vrachtbrief.

Afleveren bij de burens

- Een vervoerder kan afspraken maken met de detaillist om goederen af te leveren bij de burens.
- Uiteraard is dit alleen maar haalbaar voor kleinere pakketjes.

Gezamenlijk huren voorraadpunt

- Meerdere detaillisten in een straat kunnen gezamenlijk een opslagruimte huren.
- De vervoerder hoeft dan niet meer de binnenstad in te rijden, maar kan de goederen de gehele dag bij het voorraadpunt afleveren.
- De detaillisten maken onderlinge afspraken over goederenontvangst, bijvoorbeeld elke dag iemand anders

Voordelen voor detaillist, vervoerder en winkelier:

- De vervoerder kan de venstertijd volledig benutten en daardoor meer zendingen per rit afleveren
- De detaillist hoeft niet eerder in de winkel aanwezig te zijn om goederen in ontvangst te nemen

De efficiëntere bevoorrading leidt tot minder voertuigen in de winkelstraat. Er bestaan voldoende mogelijkheden om de toegang tot de winkel te beveiligen.





Voorbeeld 3

Den Haag: Bundelen bevoorrading horeca Denneweg

‘Het project illustreert dat het verminderen van het aantal vrachtauto's niet altijd om ingewikkelde logistieke concepten vraagt, maar met eenvoudige afspraken tussen ondernemers en verladers is te realiseren.’

Jan Arie Smit, Logistiek Manager Rijnland Haaglanden, Heineken Brouwerijen

Kern:

- **Bundeling in de horeca.**
- **Gebruik gemaakt van bestaande samenwerking in De Schone Stad.**
- **Minder voertuigen nodig.**
- **Kostenbesparing bij leveranciers en horeca.**

Eind 2003 heeft het bedrijfsleven een convenant ondertekend met de minister van Verkeer en Waterstaat. Hierin is onder meer afgesproken dat het bedrijfsleven het streven heeft om drie projecten op te starten die leiden tot een vermindering van het aantal voertuigbewegingen. Het project Horecabevoorrading Denneweg is hieruit voortgekomen.

Horecaondernemingen rond de Denneweg in Den Haag hebben, met elkaar en met hun leveranciers, afspraken gemaakt over de leverdagen. Door afspraken te maken over vaste afleverdagen is het aantal voertuigbewegingen in het gebied duidelijk afgenomen.

De ontvanger wordt medeverantwoordelijk voor de bevoorrading

In Den Haag is een duidelijke concentratie van horeca rondom de Denneweg. In dit gebied, met smalle, drukke straten, is een pilot ‘vraaggestuurd bundelen’ uitgevoerd. Vraaggestuurd bundelen betekent dat ondernemers in overleg met hun leveranciers het aantal levermomenten terugbrengen. De leveringen van de ondernemers kunnen daardoor gebundeld worden afgeleverd, waardoor minder voertuigen in het gebied rondrijden.

Het project is gericht op afspraken over leverdagen en -momenten. Horecaondernemers op de Denneweg hebben hierover afspraken gemaakt met elkaar en met de belangrijkste twee leveranciers, Heineken en Interbrew.

Voordat de afspraken gemaakt zijn, is er een beknopt bevoorradingsprofiel opgesteld waarbij bevoorradingskenmerken in kaart zijn gebracht, zoals belangrijkste leveranciers, leverdagen, levermomenten, bestelgedrag van ondernemers en de logistieke planning bij leveranciers. Het verkrijgen van dergelijke informatie vereist veel vertrouwen en draagvlak van de ondernemers, maar zonder deze informatie is het onmogelijk om tot samenwerking te komen. In de evaluatie van het project is het als volgt beschreven:

Zie volgende pagina....



... Kernbegrip hierbij is draagvlak.

Het draagvlak is mede te danken aan de gemeente die een duidelijk stimulerende rol had (onder andere het signaal dat wethouder Bruno Bruins heeft afgegeven bij de kick off). Maar ook Buurtschap 2005 was hierbij van belang. Uiteindelijk zijn de bierbrouwers Heineken en Interbrew en de horecaondernemer de partijen die het gedaan hebben.

Vraaggestuurd Bundelen, Leve de stad!, juni 2005

Door afspraken te maken over afleverdagen wordt de ontvanger medeverantwoordelijk voor de bevoorrading. Dit is erg bijzonder, omdat de logistiek doorgaans niet door de horecaondernemer wordt bepaald. De horecaondernemer is weliswaar de vragende partij, maar het is de leverancier die de vervoerskosten betaalt en daarmee ook de zeggenschap heeft.

Het project heeft het dogma doorbroken van de horecaondernemer die denkt dat hij geen invloed heeft op de bevoorrading. In praktijk blijkt namelijk dat de horecaondernemer wel degelijk invloed heeft. Veel horecaondernemers zijn er aan gewend geraakt hun goederen op een bepaalde dag geleverd te krijgen. Zij hebben zich in dit project flexibel getoond en voor zover mogelijk worden de ondernemers op de Denneweg zoveel mogelijk op dezelfde dag beleverd.

Alle partijen bij elkaar brengen

Het project wordt, net als het project Schone Stad (Den Haag) uitgevoerd onder de koepel van de stichting Leve de Stad! Deze stichting heeft tot doel om de overlast van het bevoorradend verkeer in de binnenstad te beperken. Het gaat dan om projecten op straatniveau. Cruciaal hierbij is de afstemming tussen leverancier/-transportbedrijf, winkelier en gemeente.

Om een breed draagvlak te creëren is een groot aantal partijen, die betrokken zijn bij de bevoorrading van de horeca, bijeengebracht in dit project:

- Afnemerskant: Buurtschap 2005 en Koninklijk Horeca Nederland;
- Bewonerscommissie;
- Leverancierskant: EVO, Centraal Brouwerij Kantoor en Vereniging van Nederlandse Groothandel in Dranken en Horecabenoedigheden;
- Afstemming met ambtenaren van gemeente Den Haag en De Schone Stad.

Voordelen voor alle partijen

- De vervoerskosten voor de leverancier kunnen omlaag.
- Heldere en vaste afspraken voor de horeca-ondernemers.
- Minder voertuigen in de straat, waardoor het winkelklimaat verbetert.

Elke partij beschikt over een deel van de oplossing. Het winnen van vertrouwen van ondernemers en het creëren van draagvlak zijn erg belangrijk. Daarmee kunnen knelpunten op een praktische wijze worden opgelost.

Gedurende het project is gebleken dat er zeer veel partijen betrokken zijn bij bevoorrading van de horeca. Deze partijen moeten allemaal samenwerken om te komen tot een oplossing, want alle partijen hebben een deel van de oplossing. Ook is gebleken dat de belangen niet zo heel ver uit elkaar lopen. Men moet zoeken naar het gemeenschappelijke belang:

- Gemeenten willen zo weinig mogelijk vrachtauto's in hun stad.
- De horecaondernemers willen dat ook, want dan zijn hun terrassen aantrekkelijker.
- En de leveranciers willen precies hetzelfde: hoe minder voertuigen hoe beter.

Het is essentieel dat er een partij is die alle betrokken partijen bij elkaar brengt. Het belang van een goed



georganiseerde stedelijke distributie overstijgt namelijk het individuele belang van één organisatie of bedrijf.

Hoe nu verder?

De stichting Leve de Stad! heeft veel ervaring opgedaan met het verminderen van voertuigbewegingen in binnensteden. Net alleen in horeca maar ook in andere branches (zie voorbeeld juweliers en mode in onderstaande paragraaf). Leve de Stad! wil deze opgedane kennis graag inzetten in andere gemeenten die projecten willen doen om tot minder voertuigbewegingen te komen. Leve de Stad! zal dan winkeliers of horeca-ondernemers benaderen en overtuigen van hun eigen verantwoordelijkheid bij de bevoorrading.



Tegelijkertijd pilots bij juweliers en in de modebranche

De pilot is niet alleen in de horeca van start gegaan, maar juweliers en detaillisten in de modebranche hebben het initiatief genomen om ook in deze twee branches een pilot vraaggestuurd bundelen uit te voeren:

- In de juweliersbranche zijn relatief weinig leveranciers en winkeliers, waardoor het samenbrengen van partijen eenvoudig is en er snel afspraken gemaakt kunnen worden. De resultaten binnen de juweliersbranche zijn positief, maar het aandeel van de branche in de totale goederenstroom naar de binnenstad is laag. Hierdoor is het uiteindelijke effect op het aantal voertuigbewegingen ook niet erg groot.
- De pilot in de modebranche lijkt moeizaam van de grond te komen. De modebranche is ondoorzichtig door de vele ontvangers, leveranciers en tussenpersonen. Het maken van afspraken wordt daardoor veel moeilijker. De marges zijn laag, de concurrentie is groot en het onderwerp vervoer staat laag op de agenda. Het creëren van draagvlak en resultaat kost in deze branche dan ook veel meer tijd. Een pilot door een retail serviceorganisatie (zie voorbeeld vrachtarrangementen elders in dit document) heeft aangetoond dat er wel positieve resultaten kunnen worden geboekt als meerdere detaillisten samenwerken. Wellicht vraagt de modebranche om een andere schaalgrootte om resultaten te bereiken.



Intermezzo

Binnenstadsspecialisten



- Een belangrijk deel van de stedelijke distributie wordt verzorgd door vervoerders die in opdracht van verladers/groothandel goederen afleveren bij de detaillist.
- Sommige vervoerders zijn gespecialiseerd in vervoer naar de binnenstad:
 - Netwerkvervoerders:
 - Landelijke netwerkorganisatie met regionale depots;
 - Samenwerkingsverband regio-specialisten (franchise).
 - Leveranciers grootwinkelbedrijf;
 - Gespecialiseerde vervoerders.
- Kenmerken binnenstadsspecialisten:
 - Groot aantal afleveradressen;
 - Door het hoge aantal afleveradressen in de binnenstad is bundeling en daarmee kostenbesparing mogelijk;
 - Vervoermiddel wordt aangepast aan stadsvervoer (inzet kleinere voertuigen);
 - Venstertijden maken het soms moeilijk om binnen de gestelde tijd alle goederen met een vrachtwagen af te leveren.
- Sommige vervoerders komen incidenteel in de binnenstad.
 - Distributiepatroon en voertuigen van deze vervoerders zijn niet afgestemd op stedelijke distributie.

Inzicht in de werkwijze van de bedrijven die het merendeel van de goederenstromen in de stad verzorgen, biedt de basis voor goed beleid en mogelijkheden om stedelijke distributie te optimaliseren. Hiernaast wordt daarom ingegaan op de kenmerken van binnenstadsspecialisten:

zie volgende pagina



Kenmerken	Landelijke netwerkorganisatie met regionale depots	Samenwerkingsverband regiospecialisten	Filiaal- en grootwinkelbedrijven	Gespecialiseerde vervoerder
Praktijkvoorbeeld	<ul style="list-style-type: none"> • DHL • TPG • UPS 	<ul style="list-style-type: none"> • TransMission • GLS 	<ul style="list-style-type: none"> • Warenhuizen - V&D • Mode – WE • Supermarkten – Schuitema • Elektronica – BCC 	<ul style="list-style-type: none"> • Mode – hangend vervoer (TNT fashion) • Woningtextiel (DKL) • Papier en grafische producten (Middelkoop, Centraal boekenhuis) • Onderdelen (Part Expresse) • Koel- en vriesvervoer (Frigolanda groothandelaren) • Food (Bakker van Uden) • Meubelen (Jan Krediet)
Frequentie bezoek binnenstad	<ul style="list-style-type: none"> • Hoog 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoog 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoog 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoog
Aantal afleveradressen	<ul style="list-style-type: none"> • Hoog 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoog 	<ul style="list-style-type: none"> • Laag 	<ul style="list-style-type: none"> • Laag
Verblijftijd binnenstad	<ul style="list-style-type: none"> • Lang, venstertijden maken het soms moeilijk om binnen de gestelde tijd alle goederen met een vrachtwagen af te leveren 	<ul style="list-style-type: none"> • Lang, venstertijden maken het soms moeilijk om binnen de gestelde tijd alle goederen met een vrachtwagen af te leveren 	<ul style="list-style-type: none"> • Kort, het gaat vaak om volle wagenladingen voor een adres (winkel) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kort, veel zendingen van verschillende verladere voor hetzelfde afleveradres op dezelfde dag in de binnenstad
Type voertuig	<ul style="list-style-type: none"> • Aangepast aan stadsvervoer 	<ul style="list-style-type: none"> • Aangepast aan stadsvervoer 	<ul style="list-style-type: none"> • Divers 	<ul style="list-style-type: none"> • Divers
Distributienetwerk	<ul style="list-style-type: none"> • Landelijke organisatie met regionale en soms lokale distributiecentra 	<ul style="list-style-type: none"> • Regionale vervoerders werken in een samenwerkingsverband om daarmee een nationaal dekkend netwerk aan te bieden 	<ul style="list-style-type: none"> • Een of enkele distributiecentra van waaruit goederen in volle vrachtwagenladingen naar winkels worden vervoerd 	<ul style="list-style-type: none"> • Diverse verladere leveren goederen niet af bij de winkel maar in een distributiecentrum van de vervoerder
Bepalende elementen voor logistiek concept	<ul style="list-style-type: none"> • Zendingvorm en werkwijze van de vervoerder • Product is ondergeschikt 	<ul style="list-style-type: none"> • Zendingvorm en werkwijze van de vervoerder • Product is ondergeschikt 	<ul style="list-style-type: none"> • Diverse verladere leveren goederen niet af bij de winkel maar in een distributiecentrum van de winkelketen of (bij uitbesteding logistiek) landelijke vervoerder 	<ul style="list-style-type: none"> • Type product
Logistiek concept	<ul style="list-style-type: none"> • Verzamelen lading in de regio en afleveren in regionaal distributiecentrum • Bundelen lading op bestemmingsgebied • Transport naar regionale of lokale distributiecentra in bestemmingsgebied 	<ul style="list-style-type: none"> • Verzamelen van lading in eigen regio • Vervoer van zendingen met bestemming andere regio's als volle wagenlading uit herkomstgebied naar centraal overslagpunt • Uitwisseling van lading tussen samenwerkende regiospecialisten • Vervoer van volle vrachtwagenladingen van de hub naar eigen regio • Distributie van zendingen met een bestemming in de eigen regio • Bundeling van de lading op straat/stad niveau • Afleveren aan de ontvanger 	<ul style="list-style-type: none"> • Leveranciers leveren aan distributiecentrum van het filiaal- en grootwinkelbedrijf • Zendingen voor de filialen worden gebundeld • Transport direct van distributiecentrum naar eigen filialen. Hierdoor ook mogelijk buiten openingsuren van de winkels af te leveren • Retouren, emballage en afval worden direct meegenomen 	<ul style="list-style-type: none"> • Specialisatie in goederen met bepaalde fysieke kenmerken of van zelfde toeleveranciers voor één bepaald type winkel. • Bundeling van goederen voor per binnenstad bij de vervoerder • Goederen worden in één vrachtwagenbeweging naar de detailist gebracht



Voorbeeld 4

Amsterdam Centrum: Toelating vrachtverkeer binnenstad

‘Betrekt partijen tijdig bij het opstellen van nieuw beleid.’

Dit draagt bij aan de uitvoerbaarheid.’

Simon Roozen, hoofd Beleid sector Openbare Ruimte, stadsdeel Amsterdam-Centrum

Kern:

- **Aanleiding: bestrijding van de overlast van het wegverkeer in de (binnen)stad.**
- **Intentieverklaring waarin gemeente en bedrijfsleven krachten bundelen om stedelijke distributie aan te pakken.**
- **Startpunt voor verdergaande verbeteringen in stedelijke distributie.**

In de jaren '90 werd de overlast van (personen)auto's en vrachtwagens in de binnenstad van Amsterdam te groot. De ruimte in de historische binnenstad is beperkt en niet geschikt voor zwaar vrachtverkeer. Om onnodige overlast (luchtverontreiniging, lawaai, stank en trillingen) door vrachtverkeer in de binnenstad te verminderen is in 1996 het project stedelijke distributie van start gegaan. Er zijn diverse maatregelen genomen met betrekking tot voertuigeisen en beladingsgraad waarvan de resultaten inmiddels zichtbaar zijn: de binnenstad oogt 'vriendelijker' doordat het aantal auto's is afgenomen.

Criteria voor bevoorradend verkeer binnenstad

In 1994 is een werkgroep Stedelijke Distributie opgericht met daarin vertegenwoordigers van alle betrokken partijen: vervoersorganisaties, bedrijfsleven en gemeente. In 1996 zijn de eerste maatregelen van kracht geworden. Gemeente, vervoersorganisaties en bedrijfsleven hebben een intentieverklaring afgesloten om zich in te spannen het goederenvervoer zoveel mogelijk te bundelen en de overlast te verminderen. De maatregelen die hieruit voortkomen worden van tijd tot tijd aangescherpt. Sinds 1 oktober 2004 geldt in het stadsdeel Amsterdam-Centrum de volgende regeling:

In de binnenstad zijn (een beperkt aantal) vrachtroutes aangewezen die voor alle typen voertuigen toegankelijk zijn. Buiten deze routes geldt een verbod voor voertuigen zwaarder dan 7,5 ton. Op het verbod voor voertuigen zwaarder dan 7,5 ton is ontheffing mogelijk. Hiervoor gelden vier ontheffingscriteria:

- beladingsgraad (minimaal 80% voor of afkomstig uit de binnenstad);
- voertuiglengte (maximaal 10 meter);
- leeftijd (voertuig maximaal 8 jaar oud);
- euronorm (minimaal Euro-2).

Ontheffingen worden afgegeven voor twee jaar. Het maatregelenpakket is van toepassing op bevoorradend verkeer met een bestemming in de binnenstad. De maatregelen gelden niet op het hoofdwegennet, maar alleen op het onderliggende wegennet. Toezicht op de naleving van de maatregelen gebeurt met politiecontroles en door stadstoezichthouders.



Een vervoerder die niet aan de criteria voldoet maar wel een bestemming heeft in de binnenstad kan een dag-ontheffing krijgen. Hiervoor gelden niet de strenge criteria. Uit de rechtspraak blijkt dat dit belangrijk is om de regeling juridisch staande te houden. Daarnaast kunnen goederen via distributiecentra aan de rand van de stad met andere vervoerders naar de plaats van bestemming in binnenstad worden gebracht.

In een effectmeting in 2000 is geconstateerd dat de beladingsgraad is toegenomen (naar circa 80%) en dat het aantal voertuigbewegingen met grote voertuigen is afgenomen (-12%). Hiermee samenhangend is ook een toename van het aantal voertuigbewegingen met kleine voertuigen (+28%) geconstateerd. Dit is een logische consequentie van de beleidsmaatregelen.

Discussie vindt plaats in brede werkgroep

Het evalueren, aanpassen en vaststellen van de regeling gebeurt in nauw overleg met een werkgroep Stedelijke Distributie met daarin vertegenwoordigers van het stadsdeel (uit de sectoren economie, milieu en verkeer) en een groot aantal partijen uit het bedrijfsleven. Hierbij gaat het onder meer om vervoerders- en verladersorganisaties, een vertegenwoordiger van de verhuisbranche, enkele grote vervoerders/groothandel en een ondernemersvereniging.

Via de ondernemersvereniging waren de detaillisten vertegenwoordigd aan de onderhandelingstafel, maar in de praktijk blijkt dat de detaillisten zich afzijdig houden van de problematiek. De maatregelen hebben immers betrekking op de vervoerders, zo lijkt de gedachte.

Het samenwerken met een brede vertegenwoordiging uit het maatschappelijke veld blijkt een belangrijke factor in de totstandkoming van beleid. Dit leidt tot regelingen waar een breed draagvlak voor is en die voor alle partijen werkbaar zijn.

Geleidelijke invoering geeft het beste resultaat

In 1994 is een werkgroep Stedelijk Distributie opgericht. Sinds de oprichting overlegt de werkgroep over het stedelijke distributiebeleid. Om de betrokkenen te laten wennen aan de maatregelen op het gebied van stedelijke distributie, is gekozen voor een geleidelijke invoering.

Op 1 oktober 1996 zijn de eerste maatregelen van kracht geworden en hebben de gemeente, de vervoersorganisaties en het bedrijfsleven een intentieverklaring gesloten om zich in te spannen het goederenvervoer zoveel mogelijk te bundelen. De maatregelen worden om de twee jaar geëvalueerd en, indien nodig of gewenst, aangescherpt.

In 2002 trad er een nieuw stadsdeelbestuur aan. Dat heeft eenzijdig een aanscherping van het beleid ingevoerd. Dit leidde tot veel protest bij het bedrijfsleven. Het stadsdeelbestuur en de brancheorganisaties hebben vervolgens fors moeten investeren in het overleg met alle betrokken partijen om het vertrouwen te herstellen en weer tot elkaar te komen. Daardoor was het in 2004 mogelijk om tot een aangepaste regeling te komen, met dezelfde milieueffecten, die door alle partijen wordt gedragen.

Nog voldoende ambities

Hoewel de regeling al enige tijd van kracht is en de resultaten merkbaar zijn, blijven het stadsdeel centrum en het bedrijfsleven verder werken aan het maatregelenpakket:

- De gemeente Amsterdam denkt aan een uitbreiding van het concept naar een groter gebied. De stedelijke distributie problematiek speelt niet alleen in stadsdeel Centrum maar in heel Amsterdam en in het bijzonder binnen de ring A10. Daarnaast is de problematiek rondom de luchtkwaliteit aanleiding om de maatregelen op grotere schaal in te voeren. Momenteel gelden de voertuigeisen alleen voor voertuigen die het



hoofdwegennet verlaten met een bestemming in de binnenstad. Door de maatregelen ook in te stellen op de hoofdwegen zullen de effecten in de gehele stad merkbaar worden.

- Het stadsdeel Centrum wil de ingeslagen weg vervolgen door de detaillisten actief bij het proces te betrekken. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden. Momenteel is het belangrijkste om verbeteringen aan te brengen aan de afname kant (zie tevens het project Schone Stad). In overleg met Kamer van Koophandel en winkeliersverenigingen zullen vervolgstappen worden gedefinieerd.
- De werkgroep, waarin het stadsdeel en het bedrijfsleven vertegenwoordigd zijn, wil een project oppakken rondom laad- en losplekken.

Nijmegen en Tilburg werken aan soortgelijke concepten

De afdeling milieu van de gemeente Tilburg werkt momenteel aan de uitwerking van het project 'Schoon vrachtvervoer in de binnenstad van Tilburg'. Aanleiding is de luchtkwaliteit in de binnenstad. Uitgangspunt is het model zoals dat in stadsdeel Amsterdam-Centrum bestaat. Dit project wordt door de gemeente Tilburg ontwikkeld, maar er vindt een afstemming plaats met de B5-steden (Breda, Den Bosch, Eindhoven, Helmond, Tilburg) die hiervoor een position paper hebben opgesteld, "Samenwerken aan leefbare en bereikbare steden". Regionale afstemming van regelgeving (zoals voertuigeisen en venstertijden) heeft een voordeel voor de vervoerders. Zij kunnen tot efficiëntere inzet van mensen en middelen komen, waardoor zij eerder geneigd zijn tot investeringen en innovaties.

Nijmegen heeft voor de binnenstad een milieuzone-ringsproject opgesteld. Hierbij gaat het om een combinatie van voertuigeisen en bundelingprojecten. De combinatie met bundeling is gelegd, omdat bundeling leidt tot minder vervoersbewegingen en dus een betere luchtkwaliteit. Alleen bundeling zou echter onvoldoende resultaat bieden. Het is noodzakelijk om daarnaast voertuigeisen te stellen om de luchtkwaliteit op het gewenste niveau te krijgen. Dit onderdeel van het project in Nijmegen is geïnspireerd door het Amsterdamse project.





Voorbeeld 5

Hoog Catharijne Utrecht: Expeditiestraten

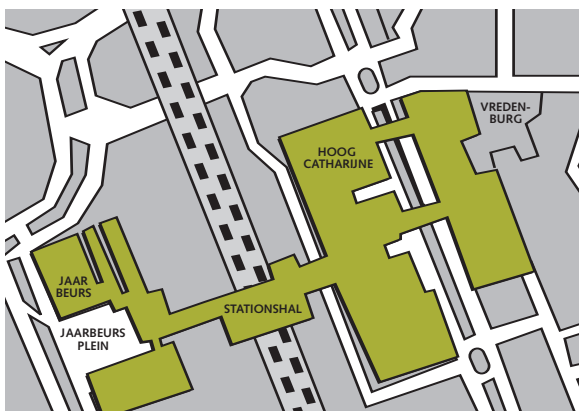
Er is een alternatief voor het gebruik van de winkelstraat voor de bevoorrading van de detailhandel en horeca in de binnenstad. Hoog Catharijne is een voorbeeld waar met de inrichting van expeditiestraten een alternatief is gevonden voor de beleving via de winkelstraat. Daarnaast zijn de detailhandelaren sterk betrokken bij de bevoorrading doordat zij zelf verantwoordelijk zijn voor het vervoer van de producten over de laatste meters richting winkel.

- Hoog Catharijne is gelegen tussen het centrum en het NS station Utrecht Centraal.
- Het winkelcentrum bevindt zich op de eerste laag. De bevoorrading vindt plaats op de begane grond.
- Aan de Vredenburgzijde bevindt het winkelcentrum zich tevens op de begane grond. De expeditie is hier onder de grond gelegen.
- Ondernemers worden via de expeditiestraten of docks onder Hoog Catharijne bevoorrad.
- De expeditiestraten zijn 24 uur per dag bereikbaar.
- Het overgrote deel van de ondernemers bewaart de voorraden in een opslagruimte in de expeditiestraat.
- Via liften worden de voorraden vanuit de opslagruimtes naar de winkels vervoerd.

De winkelier regelt de laatste meters transport van de voorraadruimte naar de winkel. Door middel van goederenliften kunnen de detaillisten hun goederen per rolcontainer naar de winkel vervoeren. Dit betekent in de praktijk dat de laatste meters door het winkelgebied van Hoog Catharijne vervoerd moeten worden. Bij enkele grotere ketenwinkels ligt de voorraadruimte exact onder de winkelruimte. Hierdoor kunnen de goederen rechtstreeks vanuit de voorraadruimte naar winkel vervoerd.

Voordelen voor detaillist en vervoerder

- Dure winkelruimte hoeft niet voor de opslag van voorraden te worden gebruikt.
- Geen last van goederenverkeer in de winkelstraat en voor de deur van de winkel.
- Goederen worden op elk gewenst tijdstip geleverd.
- Er gelden in dit deel van de stad geen venstertijden of voertuigbeperkingen
- De ruime expeditiestraten en docks bieden flexibiliteit aan de vervoerders.



Bron: www.hoogcatharijne.nl



Voorbeeld 6 Winkelformule Livera: Vrachtarrangementen

‘Als je met veel verschillende partijen

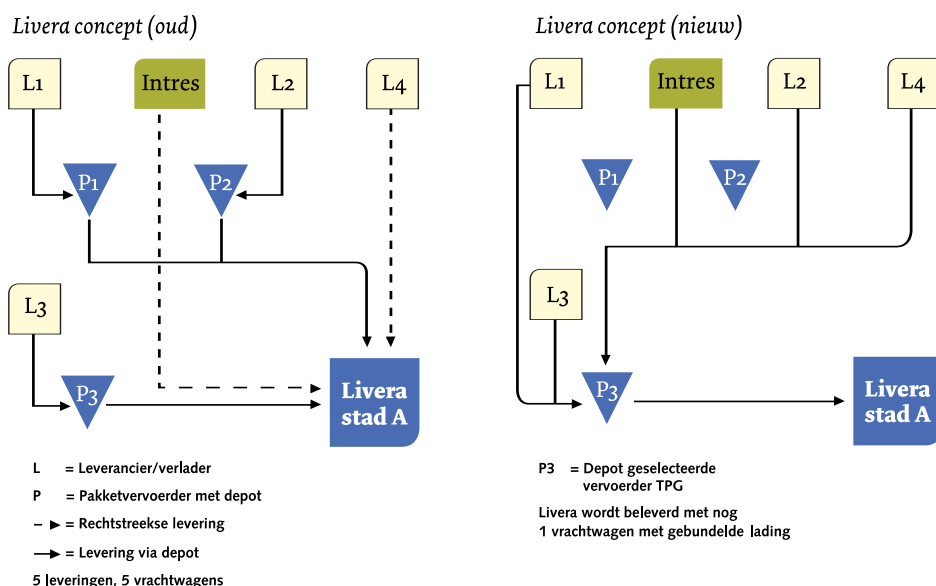
iets wil bereiken moet je in alle eenvoud beginnen met een concept in de markt te zetten. Als dit een succes blijkt kun je verder gaan.’

Willem-Jan Drost, Commercieel manager logistiek, Intres

Kern:

- Optimalisering bevoorrading via inkooporganisatie van detaillisten.
- Bundeling van ladingstromen van verschillende leveranciers.
- Kostenverlaging bij transport naar de winkels.

Retail-service organisatie Intres (inkooporganisatie van zelfstandige detaillisten) heeft geconstateerd dat de leveringen aan zelfstandige detaillisten erg versnipperd zijn. De zelfstandige detaillist krijgt veel vervoerders aan de deur, die elk kleine pakketten komen afleveren. Dit leidt tot onnodig hoge kosten en veel voertuigbewegingen in de binnenstad. In het concept vrachtarrangementen worden goederen voor zelfstandige detaillisten gebundeld op winkelniveau.



Figuur 6.1 Schematische weergave van het distributie concept in oude en nieuwe situatie



Clustering op basis van gelijksoortige goederen

In het concept vrachtarrangementen worden leveranciers geclusterd op basis van gelijksoortige goederen. Leveranciers van deze goederen leveren deze vaak aan dezelfde winkels in Nederland. Door het aanbod van verschillende leveranciers te bundelen is het mogelijk om het aantal pakketten per vervoerder te verhogen en daarmee het aantal vrachtwagens bij de winkel te verlagen. Het concept is bij de winkelformule Livera toegepast en het effect is merkbaar. In plaats van vijf vervoerders die ieder één doos brengen, komt nu één vervoerder vijf dozen brengen.

Veel voordelen

De gekozen aanpak is in eerste instantie opgezet om de logistieke kosten binnen de Intres-organisatie terug te brengen. Daarnaast is het maatschappelijk interessant dat het aantal vrachtwagens in de binnenstad wordt teruggedrongen. Intres is in contact getreden met de leveranciers van Livera-winkels om na te gaan wat de mogelijkheden zijn om goederen op winkelniveau te bundelen in een vrachtwagen. Al gauw bleek dat de leveranciers tevreden zijn met de wijze waarop het vervoer naar de winkels is georganiseerd en niet direct geïnteresseerd zijn in samenwerking met andere leveranciers. Vervolgens is er contact gezocht met vervoerders om na te gaan hoeveel op transportkosten kan worden bespaard als een vervoerder de distributie voor meerdere leveranciers kan verzorgen. De potentiële kostenbesparing bleek fors. Dit heeft er uiteindelijk toe geleid dat er nog maar één vervoerder is die de distributie verzorgt naar alle winkels.

Het concept leidt uiteindelijk tot een (kosten)voordeel bij alle betrokken partijen in de keten:

- De leverancier heeft lagere distributiekosten.
- Intres, de inkoopcombinatie, ontvangt een marge voor het samenbrengen van partijen.
- De geselecteerde vervoerder kan zijn distributienetwerk efficiënter benutten.
- De detaillist heeft minder verstoring in de winkel.
- De gemeente heeft minder vrachtwagenbewegingen in de binnenstad.
- De bewoner/consument heeft minder overlast.

Er is één verliezer, namelijk de niet-geselecteerde vervoerder, want deze verliest marktaandeel. Vooralsnog gaat Intres er niet vanuit dat de vervoersmarkt verstoord wordt met dergelijke concepten.

Retailservice organisatie als trekker

Vrachtarrangementen is een concept, waarin wordt samengewerkt met verschillende partijen in de keten. De retailserviceorganisatie Intres is de initiator van het concept. Het concept is in eerste instantie geïmplementeerd bij de winkelformule Livera die bestaat uit 130 winkels. Voor de uitvoering van het concept heeft Intres contact gezocht met zowel leveranciers als vervoerders.

De overheid is vooralsnog niet betrokken bij het project. Het is mogelijk dat bij verdere uitbouw van het project ook samenwerking met overheidspartijen wenselijk gaat worden. Er wordt bijvoorbeeld gedacht aan de optie waarbij vervoerders afval mee retour nemen. In een dergelijk concept moet er een partij zijn die de verantwoordelijkheid neemt over de verwerking van de afvoer van de goederen. Dit kan een handelaar zijn, maar ondersteuning van een gemeente of andere overheidspartij ligt hierbij voor de hand.



Succesvolle implementatie

Twee factoren hebben bijgedragen aan de succesvolle implementatie:

1. No-nonsense aanpak gericht op efficiency:
 - ontwikkelen businesscase;
 - voorleggen aan betrokken partijen;
 - invoeren in de markt.
2. Aanwezigheid van branchespecifieke kennis. Als intermediair heeft Intres inzicht in de belangen van detaillisten en verladers. Hierdoor kan zij partijen motiveren om mee te doen.

De detaillisten van de Livera winkels hebben overwegend positief gereageerd op het nieuwe logistieke concept. Toch bestaat er een nadeel. Verladers en detaillisten worden verplicht tot samenwerking met een of enkele vervoerders. Dit kan aversie opwekken bij verladers, detaillisten en natuurlijk ook de vervoerders.

De ambitie is winkelstraatdistributie

Het concept is positief ontvangen door de verschillende leveranciers en winkeliers van de winkelformule Livera, waardoor er ideeën bestaan voor toepassing van deze werkwijze bij andere winkelformules van Intres.

In een volgende stap wordt nagegaan in hoeverre het afvalvervoer in dit concept kan worden opgenomen. De vervoerder kan folie, karton en hangers meenemen uit de winkels. Het voordeel is vooral voor de detaillist (gemak, kostenbesparing) maar ook voor de leverancier (verplichting vanuit het Verpakkingsconvenant). Om dit commercieel ook aantrekkelijk te houden is het noodzakelijk om de inzameling van afval op een groter schaalniveau uit te voeren. Hiervoor is samenwerking gezocht met Mitex (de branchevereniging van ondernemers in de mode-, sport- en schoenendetailhandel) en Modint (ondernemersorganisatie voor mode, interieur, tapijt en textiel).

Uiteindelijk zou het mogelijk moeten zijn om tot winkelstraatdistributie te komen, waarbij één of enkele vrachtwagens meerdere winkels in één winkelstraat kunnen beleveren. Zover is het nog niet, maar het is niet ondenkbaar dat goederen van meerdere winkelformules het concept van vrachtarrangementen doorvoeren. Een volgende stap kan dan zijn dat de goederen van meerdere winkelformules worden gebundeld in één vrachtwagen.

Toepassingsmogelijkheden elders

Retail serviceorganisaties vertegenwoordigen een grote groep zelfstandige detaillisten. De schaalgrootte brengt mogelijkheden voor de zelfstandige detaillist in beeld die voor de detaillisten afzonderlijk niet of moeilijk realiseerbaar zijn, bijvoorbeeld het bundelen van goederen.

De meeste branches kennen retail serviceorganisaties. Uit dit voorbeeld blijkt dat deze organisaties zelf het initiatief kunnen nemen om de bevoorrading van de winkels te stroomlijnen en daarmee kostenvoordelen te realiseren. Het grote voordeel van deze aanpak is dat er in een keer een grote groep detaillisten wordt bereikt.





Voorbeeld 7

Enschede: Ontheffingsbeleid

‘Een goede communicatie naar alle betrokken partijen voorkomt heel veel problemen bij de invoering van nieuwe maatregelen.’

Huib Rietveld, projectleider toegang stadserf gemeente Enschede

Kern:

- Bevoorrading van de winkels gebeurt in principe binnen de venstertijden.
- In enkele gevallen is het mogelijk om buiten de venstertijden te leveren. Hiervoor is een ontheffing nodig.
- Een ontheffing wordt gegeven als de vervoerder voldoet aan criteria rondom voertuiglengte, beladingsgraad en aard van de producten.
- De ontheffing is geldig binnen overeengekomen ‘tijdsvenster’ (dus niet de gehele dag).

Enschede kent al jaren een afsluitbeleid voor de binnenstad. Tijdens de ‘horeca-uren’ (18.00 uur tot 07.00 uur) was de binnenstad afgesloten voor voertuigen. Sinds 2005 is dit beleid verscherpt. De binnenstad is alleen nog maar tijdens de venstertijden bereikbaar (07.00 tot 11.00 uur). Voertuigen die buiten de venstertijd de binnenstad in willen rijden moeten daarvoor een ontheffing hebben. Deze wordt afgegeven op basis van voertuiglengte, beladingsgraad en aard van de producten. De ontheffing is alleen geldig binnen een afgesproken tijd op de dag.





Alleen met een ontheffing buiten venstertijden de binnenstad in

De bevoorrading van de binnenstad in Enschede moet in principe binnen de venstertijden plaatsvinden. Dit is alleen niet altijd mogelijk. Sommige vervoerders mogen daarom ook buiten de venstertijden de stad inrijden.

Enschede heeft de binnenstad volledig afgesloten met een bollardsysteem, zodat alleen vervoerders die een ontheffing hebben ook buiten de venstertijden de stad in kunnen rijden. Criteria voor een ontheffing zijn:

- voertuigeisen; maximale lengte van 10 meter;
- beladingsgraad; aantonen dat er frequent meer dan 25 pakketten worden vervoerd met een eindbestemming in de binnenstad*;
- aard van de producten: bijvoorbeeld versproducten.

Vervoerders moeten deze ontheffing van te voren aanvragen. Er kunnen permanente en incidentele ontheffingen worden verleend.

Permanente ontheffingen worden gegeven voor het vervoer van producten die niet tijdens de venstertijden kunnen worden aangevoerd of kunnen worden ontvangen. Dit kunnen bijvoorbeeld versproducten zijn. Soms kan er niet eerder worden geleverd, omdat de aanvoerlijnen vanaf de veiling dit onmogelijk maken. Soms lenen versproducten zich niet voor overslag vanwege eisen rondom temperatuur en voedselveiligheid. Bij incidentele ontheffingen gaat het om ontheffingen voor vervoer dat niet regelmatig plaatsvindt. Hiervoor geldt eveneens dat het vervoer niet tijdens de venstertijd kan plaatsvinden.

De ontheffing is alleen geldig binnen een afgesproken tijd op de dag. Het is dus niet zo dat vervoerders met een ontheffing de hele dag kunnen inrijden. Naast de venstertijden zijn er standaard ontheffingen voor bewoners en ondernemers en 'ontheffingen op maat' voor bezorgers van versproducten en enkele verladers:

- Bewoners en ondernemers die over een eigen parkeerplaats beschikken hebben de gehele dag toegang tot de

binnenstad. Als zij daar niet over beschikken dan mogen ze pas na 17.00 uur het centrum inrijden.

- Maatwerk voor bezorgers van versproducten of enkele verladers wil zeggen dat er in overleg c.q. onderhandeling een moment op de dag is overeengekomen waarop deze vervoerders het centrum in kunnen rijden. In de praktijk betekent dit, dat deze groepen in de middaguren 1 à 2 uren toegang heeft. Het besturingssysteem en de bijbehorende passen staan toe dat per dag, tot op het halve uur nauwkeurig, ontheffingen kunnen worden verleend.

Het systeem is nog maar kort geleden ingevoerd, maar de eerste resultaten zijn veelbelovend. Voor de invoering van het systeem reden er plusminus 600 voertuigen per etmaal de binnenstad in. Eerste indicatieve resultaten gaan in de richting van een vermindering tot 40% van dat aantal.

In goed overleg opgesteld

Het ontheffingsbeleid is opgesteld in samenspraak met een groot aantal partijen:

- Regio Twente;
- European Transportregion Twente (ETT);
- Diverse beroepsvervoerders en leveranciers;
- EVO;
- Transport en Logistiek Nederland (TLN);
- Platform Stedelijke Distributie (PSD);
- Gemeente Almelo;
- Gemeente Hengelo;
- Gemeente Enschede;
- Kamer van Koophandel Veluwe / Twente.



Verladers, vervoerders en binnenstadsondernemers hebben samen met de gemeente gezocht naar maatregelen om het vervoer in principe binnen de venstertijden te laten plaatsvinden. Het ontheffingsbeleid is in goed overleg met alle betrokkenen opgesteld.

**Minimum aantal zendingen of drops per leverdag, gemiddeld over een referentieperiode van tenminste een kalenderjaar*

Goede communicatie is nodig

Doordat het hier een systeem betreft waarbij de binnenstad wordt afgesloten voor vervoerders is communicatie heel belangrijk geweest. Voordat de maatregel werd ingevoerd is nagegaan wat de belangrijkste binnenstadsvervoerders waren:

- Er is gedurende twee weken een enquête gehouden aan de rand van de binnenstad. De gegevens van de vervoerders zijn geregistreerd.
- Ondernemers in de binnenstad is gevraagd om aan te geven door welke vervoerders hun producten worden geleverd.

De vervoerders die uit deze inventarisatie naar voren zijn gekomen zijn persoonlijk op de hoogte gesteld over het beleid. Voor de overige vervoerders staan er informatieborden bij de ingang van het centrum.

Informeer jezelf

De gemeente Enschede heeft veel ervaring opgedaan bij het implementeren van de maatregelen rondom het ontheffingsbeleid. Zij pleit ervoor dat iedereen die een maatregel wil ontwikkelen eerst contact zoekt met collega's die ervaring hebben met soortgelijke maatregelen. Dit scheelt veel zoekwerk.

Uitbreiding naar regio Twente

De regio Twente en de gemeenten Enschede, Hengelo en Almelo hebben het ontheffingsbeleid gezamenlijk opgesteld. Het beleid is tot op heden alleen nog maar in Enschede in praktijk gebracht. De andere twee steden hebben het voornemen om dit systeem ook in te voeren, maar de binnenstad van die steden is nog niet volledig afgesloten zoals dat in Enschede wel is gebeurd (bollardsysteem).

Voor de regionale vervoerders zou het prettig zijn als de bundelingscriteria regionaal worden afgestemd. Het kan namelijk zijn dat een vervoerder die meerdere steden tegelijk aandoet in de eerste wel voldoet aan de bundelingscriteria, maar in de tweede en derde stad niet meer. Als het beleid regionaal wordt opgepakt kunnen dergelijke aspecten op elkaar worden afgestemd.





Innovatieve concepten in de proeftuin

Kenmerken van de 'vernieuwende concepten in de proeftuin':

- Vernieuwende en experimentele oplossingen.
- Nog niet allemaal volledig operationeel.
- Kansrijke voorbeelden.
- Financiële haalbaarheid lijkt geen probleem.
- Bevinden zich in pilotfase.
- Richten zich op de lange(re) termijn.

De volgende concepten zijn hierna uitgewerkt:

Voorbeeld	Plaats	Initiatiefnemers
Citylog en de fietskoerier	Nijmegen	Fietskoerier.nl
Stadsbox	Concept	Diversen
Streetwise	Arnhem	Jan de Rijk

Daarnaast wordt algemene informatie gegeven over de inzet van schone(re) voertuigen.





Voorbeeld 8 Citylog en fietskoeriers

'In de spits kan ik de auto's verslaan!'

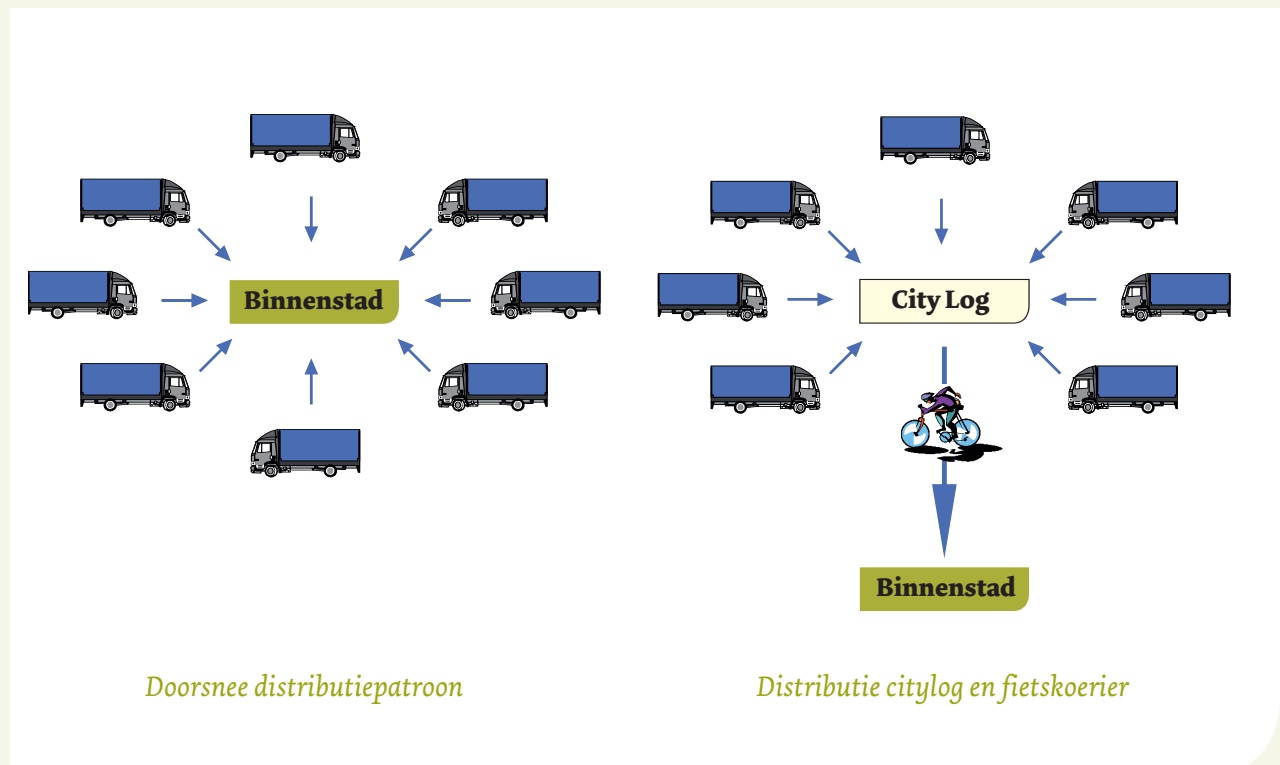
Jos Sluijsmans, (eigenaar Fietsdiensten.nl)

Het concept

- Kleine pakketten vormen vaak eenderde van alle leveringen in een binnenstad. Detaillisten kunnen deze laten bezorgen door pakketvervoerders of deze ophalen bij een depot aan de rand van de stad.
- Het vervoer naar de detaillisten verandert niet, alleen de plaats waar het wordt afgeleverd namelijk aan de rand van een stad.
- De pakketvervoerders en anders vrachtwagens lossen de kleine zendingen buiten de binnenstad bij een depot.
- Goederen worden gebundeld op adres of straat en kunnen op elk gewenst tijdstip afgeroepen worden

- door de detaillisten en in de binnenstad afgeleverd.
- De (transport)fiets is een vervoermiddel om het laatste deel (van depot naar de detaillist) snel, goedkoop en milieuvriendelijk te vervoeren. Een aantal fietskoeriers staat op.
- Dit concept heet 'Citylog'. Doordat de vrachtwagens minder tijd nodig hebben in het stadscentrum kan worden volstaan met minder voertuigen die dezelfde hoeveelheid goederen naar de stad brengen.

Figuur 8.1 Schematische weergave distributiepatroon oude en nieuwe situatie





Toetsing in de Nijmeegse praktijk

- Op dit moment vindt een pilot plaats in de binnenstad van Nijmegen waarbij drie fietsbedrijven bij betrokken zijn: Fietsdiensten.nl, Fietskoerier Nijmegen en Single Track fietskoeriers.
- De overslag- en voorraadruimte ligt op dit moment in Lent, aan de rand van Nijmegen-Noord, precies op de plaats waar veel vrachtwagens in de dagelijkse file voor de Waalbrug staan. Dit wordt door de fietsbedrijven benut als startpunt voor hun transport de binnenstad in.
- Bij het overdragen van de goederen aan de fietskoerier is ook de aansprakelijkheid geregeld. Dit is een knelpunt bij de oude concepten van stedelijke distributie centra.
- De 'last-mile verplaatsing' (het laatste stukje transport naar de winkel) vindt plaats via de (transport)fiets, uitermate milieuvriendelijk.
- De eerste klanten dienen zich aan, maar om op termijn bedrijfseconomisch verantwoord te kunnen functioneren zijn meer klanten nodig. Fietsdiensten.nl voert daarom ook nog andere activiteiten uit, zoals een boodschappendienst, interstedelijke dienstverlening en personenvervoer.

Flexibel toepasbaar in allerlei steden

- De fietsbedrijven breiden hun diensten snel uit ook richting ander steden.
- Er lopen onderhandelingen met diverse pakketvervoerders om delen van hun 'pakketten' over te hevelen naar de fietsbedrijven.
- Door de opkomst van professionele verhuurders van voorraadruimte als Shurgard of Citybox selfstorage en milieuvriendelijke binnenstadsvervoerders, zoals fietskoerier.nl in Nijmegen, is het niet meer nodig om zelf opslagruimte te bouwen. In Nijmegen komt een nieuwe parkeergarage met een depot voor pakketten binnenstad. Hierdoor worden de mogelijkheden om gebruik te maken van dit vernieuwende concept steeds groter.





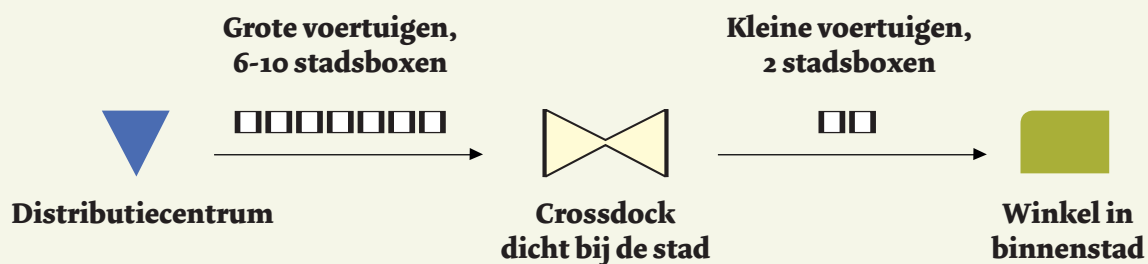
Voorbeeld 9 Stadsbox

Kern:

- **Standaard laadeenheid.**
- **Stadsbox wordt ingezet in gehele logistieke keten:**
 - **aanvoer op de snelweg: grote voertuigen voor lange afstand;**
 - **distributie in de stad: kleine voertuigen voor korte afstanden van en naar de stad.**
- **De stadsbox is een concept, de haalbaarheid wordt onderzocht.**

Om tegemoet te komen aan het grote aantal eisen van stedelijke distributie wordt gezocht naar oplossingen voor voertuigen, verpakkingen en laadeenheden die ingezet kunnen worden in de hele logistieke keten.

De stadsbox is een logistiek concept dat een gestandaardiseerde wijze biedt van overslaan, opslaan en vervoeren. Door standaardisatie is het mogelijk al in het landelijk distributiecentrum slim te bundelen en aan de rand van de stad snel en eenvoudig over te slaan van het ene naar het andere voertuig. Hierdoor is het mogelijk om grotere voertuigen in te zetten voor lange afstanden en kleinere voertuigen voor de binnenstedelijke distributie.



Figuur 9.1 Distributie patroon stadsbox concept



De meningen zijn verdeeld over de haalbaarheid

De succesvolle introductie van de container als standaard laadeenheid in de zeevaart heeft geleerd dat standaardisatie kan leiden tot lagere kosten, efficiënter vervoer, minder kilometers en meer veiligheid. Deze voordelen kunnen ook gelden voor standaardisatie in het (stedelijk) vervoer, maar voor het zover is moeten nog veel knelpunten opgelost worden. Voorlopig is stadsbox nog een concept dat uitgebreid wordt onderzocht. De voordelen van het concept worden door diverse betrokken partijen erkend, maar de invoering in de praktijk is niet eenvoudig.

Standaardisatie wordt namelijk niet ingevoerd door één partij, maar vraagt om een brede samenwerking. Daarnaast is gebleken dat standaardisatie niet mogelijk is zonder harmonisering van regelgeving.

Een standaardlaadeenheid in de praktijk:

- Het Britse online-shopping bedrijf Ocado heeft een proef uitgevoerd met een laadeenheid, waarin online bestelde boodschappen van klanten vervoerd worden.
- Uit de praktijkproef is gebleken dat een gewone trailer efficiënter is dan de Ocado-unit voor dit deel van de logistieke keten. De zes Ocado-units die op een grote trailer vervoerd kunnen worden, hebben een minder grote capaciteit dan de 'oude' vrachtwagen.
- Ocado maakt nu nog op kleine schaal gebruik van de unit.

Voordelen stadsbox:

- stadsbox leidt tot standaardisatie en uniformiteit;
- uitbesteding en samenwerking worden gemakkelijker;
- het maakt mechanisering en automatisering mogelijk;
- stadsbox kan bij klant of winkelstraat afgezet worden en als tijdelijk opslagmedium dienen.

Kritische kanttekeningen bij het concept:

- Stadsbox is een oplossing voor warenhuizen en supermarkten, maar niet voor kleinere detaillisten;
- Er is onvoldoende ruimte in de binnenstad om een stadsbox tijdelijk achter te laten;
- Het is onduidelijk wat de meerwaarde is, gezien de dropproottes en beperkte laadcapaciteit.

Het concept

Door het gebruik van een standaard laadeenheid voor de binnenlandse distributie wordt het mogelijk om twee typen voertuigen in te zetten in de logistieke keten, tussen distributiecentra en winkel (zie de figuur hiernaast).

- Lange afstandsvervoer over de snelweg met grote voertuigen
- Distributie in de stad met kleinere voertuigen

Voor het lange afstandsvervoer kunnen grote vrachtwagencombinaties worden ingezet die meerdere stadsboxen tegelijk kunnen vervoeren, bijvoorbeeld zes. Maar het concept is ook toe te passen bij het gebruik van LZV's (Lange, Zware Vrachtwagens) en dan passen er acht tot tien boxen op. Voor de stedelijke distributie wordt, afhankelijk van vraag en aanbod van lading, gebruik gemaakt van kleinere voertuigen met één of twee stadsboxen. Naast het feit dat deze voertuigen aanzienlijk kleiner zijn dan de reguliere vrachtwagens zijn de boxvoertuigen smaller dan gebruikelijk. Dit leidt tot minder overlast voor winkelend publiek, omwonenden en detaillisten en minder risico op ongelukken. Tenslotte wordt ook gedacht aan de inzet van speciale binnenstadsvoertuigen (schone voertuigen en treintjes van gekoppelde boxen), om zo de uitstoot nog verder terug te dringen.



Stand van zaken

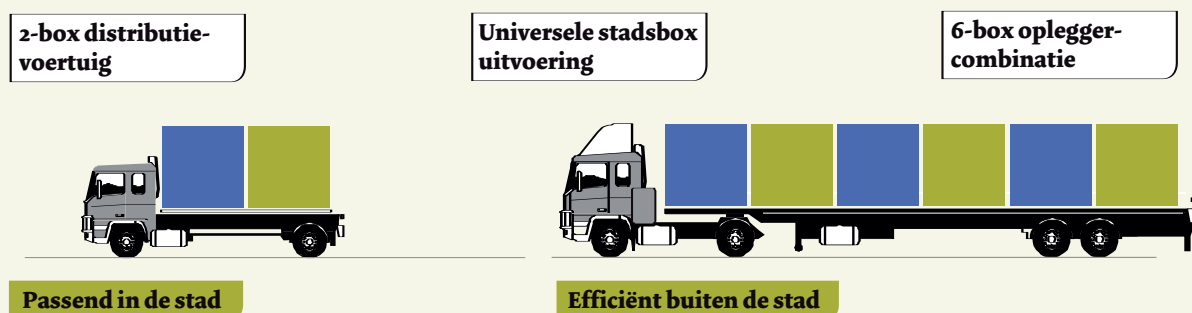
De haalbaarheid van stadsbox wordt door een consortium met een brede samenstelling onderzocht. In het consortium zitten onder andere TU Delft, Nederland Distributieland, Albert Heijn, DAF Trucks en enkele TNO instituten.

Het project stadsbox is onderverdeeld in verschillende fases. Begin 2005 is de derde fase afgerond. Tijdens een seminar stadsbox begin 2005 zijn onderzoeksresultaten gepresenteerd van een gebruikersonderzoek en marktopinies. Het onderzoek heeft als belangrijkste conclusie dat er voor een praktijkproef een duidelijk commitment moet zijn van markt en overheid.

Stadsbox kent al een lange voorbereidingstijd en een brede toepassing in de praktijk laat nog op zich wachten. Dit hangt samen met het feit dat standaardisatie een brede samenwerking vergt. Momenteel zijn logistiek dienstverleners een businessanalyse aan het uitvoeren om dit concept in de praktijk te toetsen. Daarbij gaat het om zowel de aanvoer- als de afvoer van lading van/naar de binnenstad.

Figuur 9.2 Hoofdcomponenten stadsbox

Gebaseerd op: Presentatie onderzoeksresultaten stadsbox (J.C. Rijsenbrii, TU Delft e.a.)





Intermezzo

Schone(re) voertuigen

In veel gemeenten komt het onderwerp stedelijke distributie (weer) op de agenda door de wensen voor verbetering van de luchtkwaliteit. Diverse gemeenten denken na over de inzet van schonere voertuigen. Er is al veel mogelijk:

- trucks op biobrandstoffen
- aardgas voertuigen
- hybride motoren

Trucks op biobrandstoffen

- Het rijden op milieuvriendelijke, puur plantaardige brandstoffen is mogelijk.
- Het vervangen van fossiele brandstoffen door biobrandstoffen is milieuvriendelijk. De uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof is minder groot in vergelijking met een dieselmotor.
- Op kleine schaal wordt geëxperimenteerd met zonnebloem-, lijnzaad- of palmolie.
- In Venlo rijden er drie veegwagens op (lokaal geproduceerde) lijnzaadolie. Het tanken van deze veegwagens kan alleen bij een pomp die eigendom is van de gemeente.
- MLS, de logistiek dienstverlener van MacDonalds, heeft onlangs een lijnzaadolietruck en drie recycling voertuigen op Pure Plantaardige Olie (PPO) ingezet.
- Het verbranden van lijnzaadolie zorgt voor stankoverlast. Dit probleem kan overigens deels verholpen worden door katalysatoren.

“De inzet van voertuigen op biobrandstof kan de acceptatie van vrachtauto’s in de binnenstad vergroten”

aldus dhr. Conen van MLS

Aardgasvoertuigen

- Al sinds 1998 leveren diverse voertuigfabrikanten met motoren die functioneren op aardgas. Een alternatieve brandstof die internationaal bekend is onder de naam

CNG (Compressed Natural Gas). Momenteel is deze brandstof alleen nog voor bestelauto's toepasbaar.

- Het emissieniveau van deze motoren ligt onder de Euro – 5 limiet, waardoor de voertuigen voldoen aan de Europese normen voor extra schone voertuigen (EEV 1999/96-norm, Enhanced Environmental Vehicle).
- Aardgas is goedkoper en levert betere prestaties dan andere alternatieve brandstoffen.
- In ruim 60 steden in de wereld wordt gebruik gemaakt van de CNG voertuigen, Bijvoorbeeld:
 - In Madrid vindt de huisvuilinzameling volledig plaats met 400 vuilniswagens die op aardgas rijden.
 - In de gemeente Haarlem is een huisvuilbedrijf met voertuigen op aardgas. De regio Haarlem telt vier aardgaspompen, waarvan twee publieke pompen zijn. De gemeente Tilburg heeft inmiddels afspraken met een exploitant voor een aardgaspomp voor leveranciers voor de binnenstad van Tilburg.

DHL bestelt zeventig aardgastrucks

Pakketdienst DHL heeft in München de eerste tien wagens op aardgas in bedrijf genomen. Het gaat om het model Iveco Daily. Na München zal DHL nog eens zestig diesels vervangen door Iveco's op aardgas, voor inzet in de binnensteden van Berlijn, Hamburg, Dortmund en Bremen. In München wordt op tachtig plekken de EU-norm voor fijnstof overschreden. Het stadsbestuur zint op maatregelen en wil nog dit jaar een doorgangsverbod instellen voor vrachtwagens boven 7,5 ton die niet in het centrum van München hoeven te zijn.

Het stadsbestuur denkt dagelijks 4.000 trucks om te kunnen leiden.

Bron: Nieuwsblad Transport e-mailkrant NTEmail 2005-11-09



Hybride voertuigen

- In de stad rijden deze voertuigen op elektriciteit. Buiten de stad rijden deze voertuigen op diesel.
- Hybride aandrijving zorgt voor reductie van brandstof en emissies in stedelijke omgeving (met name het broeikasgas CO₂).
- Bij de hybride – aandrijving wordt tijdens het afremmen of afdalen energie gewonnen en opgeslagen. Deze energie wordt weer benut wanneer er sprake is van acceleratie of andere zware motorbelastingen. Het opladen van de accu is hierdoor niet nodig.
- Deze voertuigen worden in Nederland nog zeer beperkt toegepast. Verwacht wordt echter dat ook deze techniek de komende jaren zal doorbreken.

Voordelen milieuvriendelijke voertuigen

- Minder uitstoot van CO₂, NO_x, HC en fijnstof (PM₁₀).
- Verbetering van de uitstraling van de stad, milieuvriendelijker imago.
- Aardgas- en hybride voertuigen zorgen voor een afname van de stank en het eventuele geluidsoverlast van dieselmotoren.
- Milieuvriendelijke uitstraling en imago van de vervoerder/verlader en ontvanger.





Voorbeeld 10 Streetwise

Een belangrijke succesfactor bij winkelstraatdistributie is het (beter) afstemmen van het bestelgedrag door detaillisten / winkelketens.

Gezamenlijk wordt bekeken of het mogelijk is om afspraken te maken over aflevering op dezelfde dag, tijdsvensters en het aantal malen per week waarop wordt beleverd.

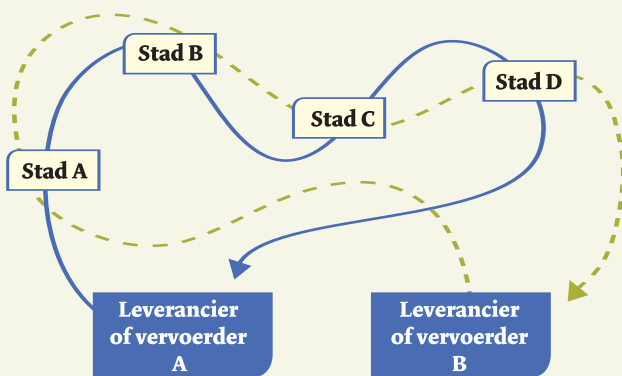
Evert-Jan Joosse, directeur Benelux, Jan de Rijk

Kern:

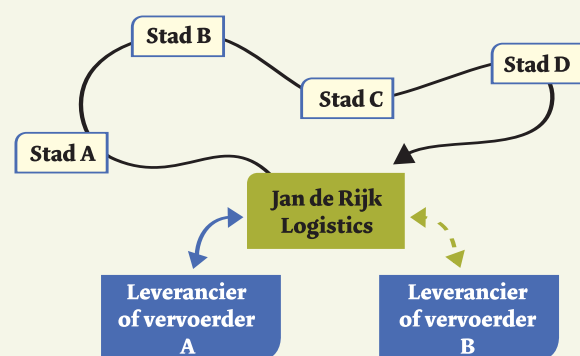
- **Bundeling door de vervoerder.**
- **Combinatie van vervoer voor verschillende ketens.**
- **Uitwerking op straatniveau.**
- **Voordelen ook bij vervoer over langere afstand.**
- **Hub and spoke systeem (netwerk).**

Bundelen van goederen op winkelstraatniveau

- Veel goederen worden in de binnenstad afgeleverd op pallets en rolcontainers. Het betreft grotere zendingen voor non food retailketens. Het zijn bedrijven die we aantreffen in vrijwel iedere binnenstad van wat grotere gemeenten.
- Logistiek dienstverlener Jan de Rijk heeft het idee opgepakt om te kijken of deze winkels centraal kunnen worden beleverd met minder vrachtwagens.
- Voorwaarde is dat de winkels dichtbij elkaar liggen en open moeten staan voor het combineren van hun lading met die van een buurman.
- Grote vervoerders zoals Jan de Rijk met veel lading en opslagmogelijkheden op diverse plaatsen in Nederland zijn in staat deze goederen binnen gemeenten op 'straatniveau' te groeperen en af te leveren.
- Per winkelstraat worden de goederenstromen voor diverse typen winkels gecombineerd (bijvoorbeeld speelgoed en huishoudelijke artikelen) waardoor een hoge 'dropdichtheid' (veel afleveradressen per straat) wordt gerealiseerd.
- Het concept samengevat:
 - Van: meerdere leveranciers en meerdere vervoerders op een dag in de winkelstraat
 - Naar: meerdere leveranciers via een of enkele vervoerder per winkelstraat



Oude situatie



Situatie na invoering streetwise

Ervaringen uit de pilot

- Jan de Rijk is al langer actief om deze processen verder te optimaliseren.
- In praktijk komt het er op neer dat ook voor kleinere steden en regio's voor verschillende leveranciers een zogenaamde 'milkrun' wordt gereden: volle wagen met meerdere afleveradressen in een regio, met verschillende productgroepen.
- Bij grotere steden (meer dan 500 winkels) wordt gekeken in hoeverre de goederen vanaf het depot kunnen worden gebundeld op straatniveau of op wijken (blokken) binnen die stad.
- Een proef loopt op dit moment in Arnhem. Het bedrijf verkent ook de mogelijkheden in andere steden.
- Hierdoor kan de gemiddelde beladingsgraad verder omhoog en wordt het bundelen ook bedrijfs-economisch interessant.
- In een tweede stap wordt ook de goederenstroom van de leverancier naar het distributiecentrum in de afspraken opgenomen. Hierdoor kan de aanvoer beter gestroomlijnd worden en geïntegreerd worden in de beleving van de binnensteden.

Voordelen

- De vervoerder realiseert een hogere dropdichtheid in de binnenstad en per straat. Dit leidt tot efficiënter gebruik van het wagenpark en een hogere beladingsgraad van het voertuig
- De detaillist ziet minder voertuigen voor zijn deur.
- Een rustiger en veiliger en schoner straatbeeld.
- De leverancier krijgt een betrouwbaarder leverschema van zijn zendingen.

Bovenstaand figuur laat zien dat er minder ritkilometers benodigd zijn voor het belevieren van de grotere steden. In de oude situatie reden meerdere leveranciers met eigen auto's naar de steden, deze zendingen zijn in de nieuwe situatie onderbracht in de voertuigen van Streetwise, waardoor minder voertuigen in de stad komen.