

De volle stad

De oude Europese steden zijn niet berekend op de huidige verkeersdrukke, maar goederen moeten hoe dan ook worden afgeleverd bij de winkels en horeca in de binnenstad. 'Zonder auto's is een stad nog denkbaar, zonder goederenvervoer niet', aldus directeur mobiliteit Magda Kopczynska van de Europese Commissie.

door Gijs Korevaar

Op zondag is Amsterdam een wereldstad. Rustige grachten, fabelachtige grachtengevels, leuke terrasjes. Slenterende toeristen, bewoners met de hond aan de lijn, het kan niet mooier. Maar dan de dag erna. Toeterende auto's, vloekende bestuurders, zigzag-gende fietsers. Bakfietsen, kinderfietsen en racefietsen delen de weg met personen- en vrachtauto's. Het verkeer komt geregeld tot stilstand achter een bestelauto die dubbel geparkeerd staat omdat de chauffeur even snel een pakketje moet afleveren of omdat een kind op een wiebelend fietsje met zijwieltjes niet kan worden gepasseerd. De volle stad in optima forma. Een Nederlands probleem? Welnee, een taxiritje van Heathrow airport naar het centrum van Londen duurt, ondanks de relatief korte afstand, meer dan twee uur door de overstelpende drukke van het verkeer. Hetzelfde geldt

hoofd van het directoraat innovatief en duurzaam transportbeleid en was daarvoor hoofd van de afdeling duurzaam transport en stedelijke mobiliteit van de Europese Commissie. 'Bij elk onderwerp moet je je als Europese overheid afvragen of het een grensoverschrijdend of een lokaal, landelijk, probleem is. Volgens het subsidiariteitsbeginsel moeten sommige zaken nu eenmaal door de lokale overheid worden behandeld. En stadsdistributie is een van die zaken. Het is lokaal, niet Europees.'

Best practices

Het Europese belang betekent natuurlijk wel dat maatregelen die landen - of steden - nemen niet discriminerend mogen zijn voor anderen, burgers of bedrijven. 'Als Londen een spitsheffing invoert om het verkeer te beperken, moet dat voor iedereen gelden en niet alleen voor mensen

'Alles is nu gebaseerd op informatie, op computers, het internet'

voor Parijs en andere grote Europese steden. Hoe breed de snelweg naar de stad ook is, bij de stadsgrens ontstaat file. Tussen de huizen zijn geen achtbaanswegen meer aan te leggen.

Is het dus een Europees onderwerp? 'Nee', zegt Magda Kopczynska van de Europese Commissie beslist. Zij is

of bedrijven die van elders komen. Verder gaat de bemoeienis van de Europese Commissie niet', zegt Kopczynska in haar Brusselse kantoor.

Indirect komt er echter veel meer op het bordje van de Europese Commissie terecht, weet zij maar al te goed. Al zo'n vijftien jaar houdt zij zich bezig met transport in de stad; al



Magda Kopczynska: 'We kunnen steden helpen met informatie en guidelines, maar we kunnen niets voorschrijven.'



Peter Colon: 'Er een aparte bedrijfstak aan het ontstaan die zich specialiseert in de distributie in de binnensteden.'

zo'n negen jaar werkt de Poolse in de Brusselse bureaucratie. 'Heel vaak komen steden in Brussel met vragen over financiële bijdragen van de EU en om onderzoeksresultaten in te zien waarvan zij kunnen leren. Dat is het voordeel van Europa: via ons kunnen steden van elkaar leren en 'best practices' met elkaar vergelijken, maar een passende oplossing voor alle steden bestaat niet. Het is en blijft maatwerk. Elke stad heeft zijn eigen problemen en zijn eigen oplossingen. We kunnen steden helpen met informatie en guidelines, maar we kunnen niets voorschrijven.'

Die uitwisseling van informatie gaat heel ver volgens de directeur. De Europese Commissie zet elke conclusie van elk onderzoek op internet. 'Als een proefproject is afgelopen, kan iedereen bekijken wat eruit is gekomen. Een voorbeeld is het project Frevue, over de mogelijkheden van elektrisch rijden. Amsterdam en Rotterdam hebben samen met een groot aantal andere Europese steden aan het project deelgenomen. De centrale vraag was: hoe kun je de distributie verbeteren door elektrisch rijden? Daarbij gaat het niet alleen over het voertuig zelf, maar ook de logistiek eromheen. Als een grote vrachtauto wordt ingevuld voor twee kleinere auto's met een elektrische motor, moet ook de logistiek worden aangepast. Dat is met Frevue in de praktijk getoetst, want de enige manier om uit te vinden of iets helpt, is het in de praktijk testen.'

Platform

In Nederland zelf heeft het Rijk jarenlang geprobeerd regels voor te schrijven, of in elk geval landelijk geldende afspraken te maken om een 'level playing field' te creëren. Bovendien hoeven gemeenten dan niet allemaal het eigen wiel uit te vinden om de binnensteden bereikbaar te houden. Zo zijn er commissies geweest om zich over het probleem te buigen en werd er een ambassadeur stadsdistributie aangesteld, maar dat alles heeft eigenlijk veel te weinig opgeleverd.

In 1998 is het 'platform stedelijke distributie' opgezet waaraan gemeenten en het bedrijfsleven deelnamen. Er zouden lokale plannen worden gebundeld en er werd een 'nationaal sausje' overheen gegoten, herinnert Peter Colon,



partner van Buck Consultants International en erkend specialist stadsdistributie, zich. 'Maar dat platform is langzaam weggeleden.'

Daarna kwam de commissie-Lemstra - de commissie stedelijke distributie - waarin behalve gemeenten ook EVO en TLN zitting hadden. 'Het geld voor de commissie kwam van het toenmalige departement Verkeer en Waterstaat', aldus Colon. 'Hiermee zijn hulpmiddelen ontwikkeld om de hoofdrolspelers bij stedelijke distributie beter met elkaar te laten samenwerken.' Het mocht niet baten. De overheid probeerde het vervolgens met een wat lichtere vorm van samenwerking: een ambassadeur. Colon: 'Deze moest samenhang aanbrengen tussen de verschillende plannen van gemeenten, zodat er gezamenlijke kaders zouden ontstaan. Die kaders betroffen zaken als venstertijden, toelating van voertuigen en maatregelen om efficiënter te werken. Daarnaast was er Connekt, waarin bedrijven samenwerkten om veranderingen in de praktijk te brengen. Al die landelijke initiatieven zijn ter ziele gegaan', concludeert Colon.

Omslag

Uiteindelijk is een omslag in denken nodig geweest om opnieuw met een project te beginnen, waarbij koplopers in het bedrijfsleven en gemeenten het initiatief naar zich hebben toegetrokken. De problemen met de volle steden en de worstelende stedelijke distributie blijven namelijk bestaan; goederen moeten ten slotte de stad in. Europese Commissie-directeur Kopczynska: 'Een stad zonder auto's is misschien best denkbaar door de inzet van openbaar vervoer en beschikbaarheid van fietspaden. Maar een stad zonder goederenvervoer is niet denkbaar.' De regie is nu in handen gelegd van de gemeenten, weet Colon. 'De koplopers hebben zich verenigd in de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek nu het niet is gelukt om een landelijk initiatief van de grond te krijgen. Gemeenten en bedrijven hebben zich aaneengesloten om van elkaar te leren hoe stedelijke distributie het best vorm kan krijgen. De doelstelling is om de uitstoot van CO₂ te verminderen. Voor de deelnemers is het verplicht aan de daling

Het belang van een aantrekkelijke, leefbare stad

Voor beslissingen over de bevoorrading van de stad en het bezorgen van pakketjes in woonwijken heeft het Rijk geen bevoegdheid en de EU al helemaal niet. 'Als de bevoorrading problemen veroorzaakt voor de leefomgeving, is de gemeente aan zet, samen met het bedrijfsleven. Het Rijk en de EU kunnen bedrijven en gemeenten daarbij ondersteunen door faciliterende maatregelen.'

EVO-beleidsadviseur Rink Jan Slotema is stellig in zijn uitspraken over stadsdistributie. 'Als er aanleiding is om maatregelen te treffen, vergt het altijd maatwerk en het is dan ook de verantwoordelijkheid van de gemeente', zegt hij desgevraagd. Voor EVO zit hij in het kernteam van de Green Deal Zero Emissie Stadsdistributie. Dit team coördineert de actieplannen die de diverse gemeenten ontplooiën om de goederendistributie te verbeteren. Om die distributie te verduurzamen en efficiënter te maken, is een convenant gesloten waaraan een aantal steden deelneemt, naast leveranciers van voertuigen en brandstoffen, vervoerders (TLN) en verladers (EVO).

'De partijen zetten gezamenlijk pilots op tot 2020 om te onderzoeken wat haalbaar en betaalbaar is. Als oplossingen haalbaar en betaalbaar blijken, kunnen ze volgens de Green Deal tussen 2020 en 2025 stapsgewijs worden ingevoerd', legt Slotema uit. 'We moeten barrières die alternatieven, zoals elektrisch rijden of op groengas of lng, in de weg staan, gezamenlijk wegnemen. Neem een elektrische vrachtauto. Die is nu aanzienlijk duurder dan een auto met dieselmotor. De Green Deal laat ook zien aan de grote fabrikanten van bestel- en vrachtauto's dat het menens is in Nederland en hopelijk brengt dat hen ertoe elektrische voertuigen net zo van de lopende band te laten komen als de dieselvariant.'

De gemeenten vragen medewerking van alle partijen. 'Daarbij werken zij met privileges; ze werken nog niet met de stok', oordeelt Slotema. 'Deze aanpak van stadsdistributie is vorig jaar begonnen. Commissies, ambassadeurs, ze hebben goed werk verricht tot 2011. Nu is het aan de markt om er werk van te maken. Per stad of regio bekijken we wat de mogelijkheden zijn. In de regio Amsterdam zijn de venstertijden verlengd, omdat de winkels later opengingen dan de bevoorrading mocht rijden. Dat scheelde tweehonderd vrachtautoritten per dag, dat is dus win-win voor alle partijen. Een project wordt grondig bekeken en als het goed is verlopen, kan het naar andere regio's worden uitgerold.'

Het belang van een 'aantrekkelijke, leefbare stad' staat bij de projecten centraal, maar het moet volgens Slotema ook gaan om een goed zakelijk klimaat en een business case voor ondernemers. Verladers, vervoerders en afnemers moeten wel hun boterham kunnen verdienen. 'Bij de Green Deal is alles inbegrepen: beter benutten van de wegen, venstertijden aanpassen, betere bereikbaarheid van de binnensteden, depots buiten de stadsgrenzen, hybride carriers, milieuzones.'

Per stad moet worden onderzocht wat nodig is en wat kan worden bereikt. 'Markt en gemeenten moeten samen een optimale balans van leven en werken vinden. Het Rijk moet zich er vooral zo min mogelijk mee bemoeien', vindt Slotema. 'Door subsidies en andere maatregelen kan de overheid stimuleren, faciliteren en lokale autoriteiten de helpende hand bieden. En Europa moet de luchtvervuiling en de CO₂-uitstoot beperken door de fabrikanten bronmaatregelen op te leggen. Dat geeft een gelijk speelveld aan alle betrokkenen. Daar moet het bij blijven', aldus de EVO-beleidsadviseur.

van de uitstoot per 2025 te voldoen, maar de deelnemers hopen dat het initiatief breder kan worden en dat meer gemeenten en bedrijven zich erbij aansluiten.'

De gemeenten initiëren alle hun eigen plannen en voeren proefprojecten uit op verschillende onderdelen die tot het gewenste eindresultaat - minder overlast, minder ritten, minder uitstoot - moeten leiden. Gemeenten en bedrijven leren op deze manier van elkaar. Er is wel een kernteam en een secretariaat om al deze activiteiten te begeleiden.

In dat kernteam is ook EVO vertegenwoordigd. Voorbeelden? Experimentele bezorging rond de 'dagrand': heel vroeg rondrijden in de stad; verschuiven van venstertijden, nachtdistributie. Zo houdt de post in Delft een proef met de bezorging per (bak)fiets. 'En Groningen bijvoorbeeld probeert de venstertijden zo flexibel te maken dat het de bedrijven stimuleert te investeren in elektrisch vervoer. Dat is stil en kan dus ook 's nachts', aldus Colon. De Green Deal rust op twee pijlers, vertelt hij. 'Het vervoer



moet zo schoon mogelijk zijn en door samenwerking en bundeling van lading moet het aantal ritten worden beperkt. Dat laatste is en blijft overigens een van de moeilijkste dingen om te organiseren.'

Venstertijden

Met die nieuwe ontwikkelingen is de 'mantra' van de venstertijden losgelaten. Die hebben lange tijd gegolden als dé oplossing voor het probleem van de stedelijke distributie. Colon: 'Venstertijden werden gebruikt als schamplap, maar het werkte niet. De Amsterdamse Kalverstraat bijvoorbeeld mocht je na elf uur 's morgens met de auto niet meer in, maar de winkeliers wilden al na half tien geen bevoorradend verkeer meer in de straat, omdat dat de klanten zou afschrikken.'

Langzamerhand is er een aparte bedrijfstak aan het ontstaan die zich specialiseert in de distributie in de binnensteden. 'Dat zijn specialisten in het afleveren van goederen in de stadscentra. Er zijn al bedrijven die hun stadsdistributie op deze manier uitbesteden. Ongeveer de helft van de zendingen naar winkels wordt nu afgeleverd door speciale bedrijven, de rest bestaat uit zendingen van bedrijven die het in eigen hand willen houden.'

Kattenbrokken naar dierenwinkels, groothandelsbedrijven die horeca-artikelen afleveren.' De kern is volgens Colon dat er meer samenwerking nodig is in de logistieke keten. Dat wordt nog eens onderstreept door de snelle opkomst van e-commerce en de bezorging van pakjes aan particulieren. 'Dat vraagt om andere innovatieve oplossingen, zoals de integratie van de verschillende stromen naar afnemers in dezelfde stadswijk.' Dat kan betekenen dat de vervoerder levering van pakketjes aan particulieren en bedrijven combineert. Daardoor kan de chauffeur zijn ronde efficiënter rijden en dat scheelt kilometers in de stad en dus uitstoot en overlast.

Tweedeling

Volgens Colon is het voor gemeenten van belang deze ontwikkelingen te stimuleren. Dat kan door de eisen aan vrachtverkeer in de stad te verscherpen, bijvoorbeeld door nieuwe normen te stellen voor uitstoot in de milieuzones. 'Dat zijn stimulansen om het vervoer uit te besteden aan specialisten. Die milieuzones zijn nog gebaseerd op de normen uit 2010 en ze zijn minder effectief geworden omdat in de tussentijd de auto's schoner zijn geworden. Dat betekent dat er nieuwe, strengere normen moeten komen, landelijk gecoördineerd.'

Het valt Colon in zijn werk op, dat er een tweedeling in het bedrijfsleven is ontstaan. 'Je hebt 'believers', de ondernemers die helemaal gaan voor duurzaamheid en veel willen

een markt laten ontstaan voor elektrisch rijden. Dat kan alleen als er grootschalige vraag ontstaat', aldus Colon. Daar kan Europa wel de helpende hand bieden, aldus Kopczynska. Zo is er een Europese richtlijn ingevoerd die de lidstaten verplicht laadstations en andere voorzieningen te treffen voor alternatieve brandstoffen, zoals lng, biodiesel of elektriciteit. 'De landen moeten jaarlijks aan de Commissie laten weten wat zij hebben gedaan om die laad- en vulstations aan te leggen. Wij spreken de overheden erop aan, maar het zijn natuurlijk wel bedrijven die de stations moeten aanleggen', vertelt zij.

Met deze richtlijn, die lidstaten in wetgeving moeten omzetten, kan de discussie over elektrisch rijden een nieuwe impuls krijgen. 'Tot nu toe is het een kip-of-ei-discussie. Elektrische auto's hebben een beperkte actieradius en oplaadpunten zijn nodig, maar die komen er pas als er meer vraag naar is. Met de richtlijn verplichten we de lidstaten om een plan in te dienen voor die oplaadstations. Dat stimuleert de vraag naar elektrische voertuigen.' Daarnaast is de afdeling van Kopczynska bezig met het moderniseren van een richtlijn waarin nieuwe regels worden gesteld aan openbare aanbestedingen voor schone en energiezuinige wegvoertuigen door overheden. Daarin wil de Commissie graag opnemen dat overheden bij de aankoop van voertuigen moeten uitgaan van alternatieve brandstoffen, of nog liever: elektriciteit. 'Daarmee stimuleer je ondernemers om zich hier meer op te concentre-

'Bestuurders moeten ook luisteren naar leveranciers en verladers'

doen om hun bedrijfsprocessen te verduurzamen en je hebt 'non-believers', ondernemers die gaan voor snel en goedkoop en de milieuvuiling desnoods voor lief nemen. De grootste groep bestaat uit ondernemers die tijd, klanten en goedkoop het belangrijkste blijven vinden en zonder dat de overheid regels maakt, blijft die groep het grootst.' Hij noemt een voorbeeld. 'Neem de ondernemer met een binnenvaartschip, die extra investeringen heeft gedaan om het vervoer te verduurzamen en minder NO_x en CO₂ uit te stoten. Alleen is er geen enkele verlader die wil meebetalen aan die investeringen.'

Een apart verhaal is de toekomst van elektrisch aangedreven voertuigen. Door strengere normen en milieuzones worden bedrijven weliswaar gestimuleerd over te stappen op elektrische voertuigen, maar die zijn momenteel nog veel duurder dan auto's met dieselmotoren. 'We moeten

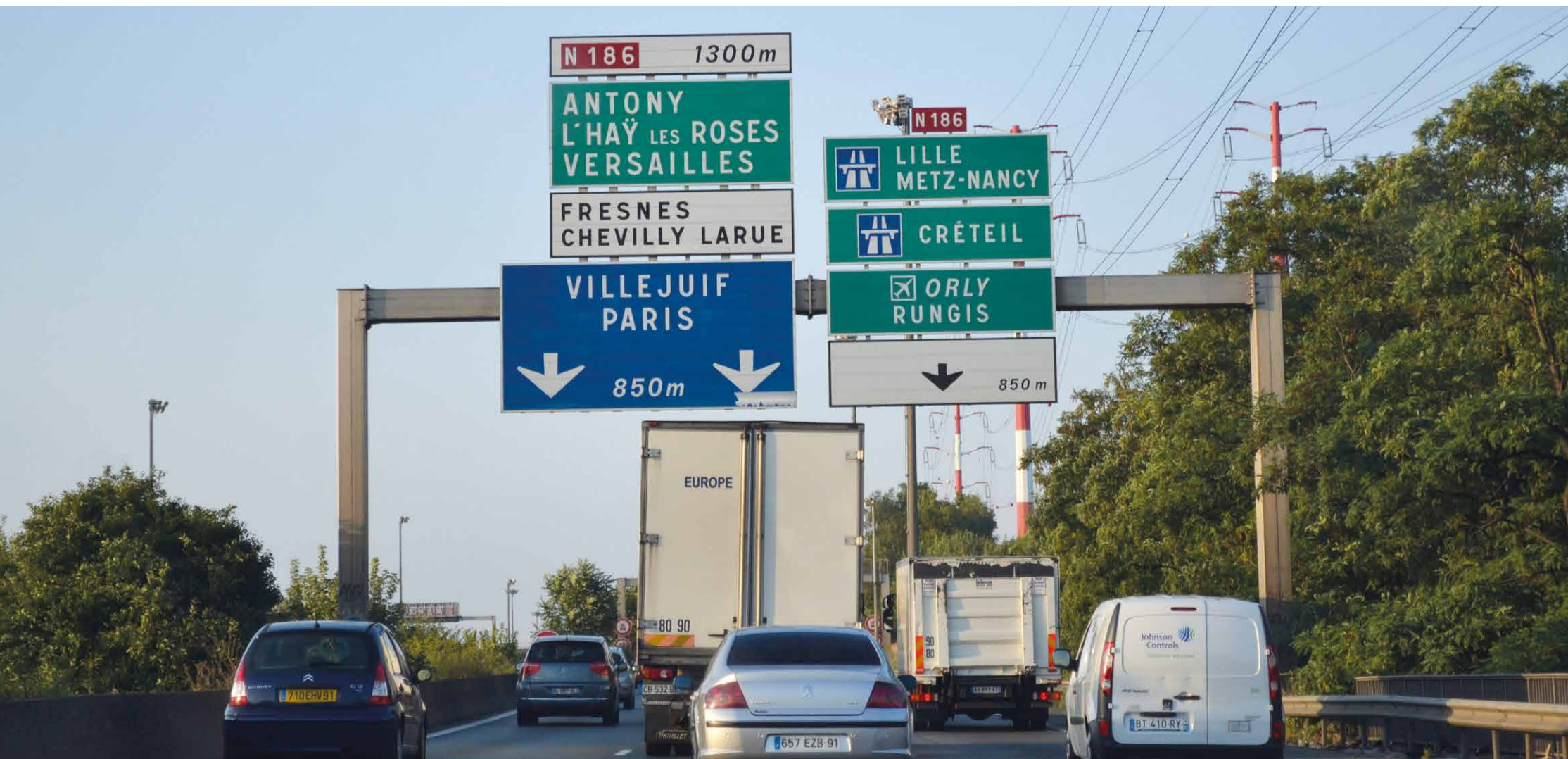
ren, want met de aankopen van overheden creëer je een grote markt voor alternatieve energie. En als de markt groter is en er meer wordt geproduceerd, daalt de prijs.'

Postkantoor

Overigens waarschuwt Kopczynska voor te hoge verwachtingen van elektrisch rijden. 'Het is een onderdeel van de oplossing. Het is niet dé oplossing', zegt zij. 'Een paar jaar geleden ging ik nog naar het postkantoor, maar die kantoren bestaan bijna niet meer. De tijden zijn veranderd. Er zijn nu heel veel kleine bestellingen die de stad in moeten. Als een vervoerder zijn grote auto inruilt voor twee kleinere, elektrische voertuigen, wat betekent dat dan voor zijn logistieke proces? Hoe moet hij dat veranderen? Alles is nu gebaseerd op informatie, op computers, het internet. De klant kan via internet meekijken waar zijn pakje is. Stel



Groningen probeert de venstertijden flexibel te maken, zodat bedrijven worden gestimuleerd te investeren in elektrisch vervoer.



Elke Europese stad heeft zijn eigen problemen en zijn eigen oplossingen.

je voor dat over een paar jaar dat pakje zelf met je kan communiceren, dat je een berichtje op je smartphone krijgt: ik kom eraan, waar zullen we elkaar ontmoeten? De logistiek zal blijven veranderen en steden moeten zich aanpassen, want goederenvervoer zal nooit verdwijnen.' De oplossing voor de beruchte 'last mile' van het vervoer zal per plaats verschillen, want overal is het anders. De organisatie, rijden met lege auto's, routes, doorstroming van verkeer, parkeerplaatsen, plekken om te laden en lossen, het speelt allemaal mee, denkt Kopczynska. 'Een elektrische auto is heel stil, dat is zo. Maar laden en lossen maakt wel degelijk geluid. Dat kan niet op straat midden in de nacht. Dan worden alle bewoners wakker. Daarvoor moet je ook iets organiseren.'

Wethouder

Daarmee raakt zij een gevoelig punt, want wie te maken heeft met de gemeente, heeft te maken met de wethouder. En niets menselijks is de wethouder vreemd. 'Groningen was de koploper in de jaren negentig van de vorige eeuw. Toen kwam er een wethouder die helemaal niets wilde. En met de huidige wethouder zit Groningen weer bij de kopgroep', aldus Colon. 'Het gaat nog te veel om de waan van de dag. Wat speelt er in de buurt als het gaat om leefbaarheid, veilig-

heid. Een wethouder moet alle belangen afwegen. Hij staat er niet alleen voor de inwoners, maar ook voor de bedrijven, de winkeliers. Het gaat om de economische vitaliteit van de stad. Alles komt in de binnensteden bij elkaar. Die belangen moet de wethouder afwegen en er besluiten over nemen.' Dat blijkt bijvoorbeeld in Den Haag. Daar is een centrumring aangelegd om het verkeer uit de binnenstad te weren. Op de Grote Markt is het nu een oase van rust en de bevoorrading kan prima doorgaan. De kleine winkel aan de rand van die ring heeft echter het nakijken, want om zijn klanten te bedienen moet hij flink omrijden. Bovendien is zijn eigen bevoorrading bijna onmogelijk geworden, omdat de vrachtauto zijn bedrijf slechts met moeite kan bereiken. Bij stadsdistributie luistert de besluitvorming dan ook nauw. Wethouders kijken over het algemeen naar de belangen van de inwoners en naar die van winkeliers in de binnenstad, met de nadruk op de grote winkelbedrijven. 'Maar de bedrijven die de goederen distribueren, zijn vaak minder in beeld bij de plaatselijke autoriteiten. De afwegingen moeten niet voor de korte termijn worden gemaakt. De gemeentebestuurders moeten niet alleen naar de detaillist luisteren, maar ook naar de leveranciers en de verladers, voordat er besluiten worden genomen over venstertijden, milieuzones of verplichte routes', besluit Colon. ●

EU helpt

De Europese Unie heeft geen zeggenschap over stadsdistributie, daarover laat niemand enig misverstand bestaan. De experimenten die her en der in Europese steden worden uitgevoerd, zouden Nederlandse gemeenten echter wel kunnen helpen. Magda Kopczynska, hoofd van het directoraat innovatief en duurzaam transportbeleid van de Europese Commissie, legt dan ook vooral de nadruk op de mogelijkheid van het verspreiden van kennis: als er EU-geld in een project is gestopt, worden de resultaten beschikbaar gesteld voor iedereen die erin wil duiken. De resultaten zijn te vinden op verschillende websites:

- ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/index_en.htm

Hier staat veel informatie over schoon goederenvervoer.

- www.civitas.eu en www.eltis.org

Deze twee netwerken zijn opgezet om de gegevens over innovatieve maatregelen op het gebied van stadsmobiliteit te delen. Het gaat om experimenten overal in de EU.

- frevue.eu

Dit is de website van een project over schone stadslogistiek waaraan acht Europese steden deelnemen, waaronder Amsterdam en Rotterdam. Het geld voor het project komt uit het EU-programma Horizon2020.

- <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0094&from=EN>

In deze pdf is alles te vinden over de EU-richtlijn voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

Stop en drop in Utrecht

De Oudegracht in Utrecht is niet bestand tegen zwaar vrachtverkeer en de leefbaarheid in het wandelgebied rondom het historische centrum gaat ook niet goed samen met veel grote vrachtauto's. Toch moeten de groenten naar de supermarkt en het bier naar de kroeg. Om de binnenstad bereikbaar te houden en tegelijk de luchtvervuiling tegen te gaan, heeft gemeente Utrecht, een van de partners van de Green Deal, een actieplan ontworpen. 'Dit moet in 2025 leiden tot zero-emissie stadslogistiek', vertelt Dymph Hoffmans, projectleider Milieu en Mobiliteit, programmamanager Goederenvervoer van de gemeente.

Het actieplan is een stapeling van bestaande maatregelen en maatregelen die ook elders zijn ingevoerd, zoals milieuzones, venstertijden, aanrijroutes en parkeergelegenheid, maar daaraan zijn de laatste jaren extra zaken toegevoegd. Zo is de milieuzone strenger geworden en geldt die vanaf dit jaar ook voor vervuilende personenauto's. Dieselloertuigen van voor 2001 mogen de binnenstad niet meer in.

Voor de venstertijden kunnen vervoerders tot nu toe een vrijstelling krijgen als zij rijden met een Euro-5-voertuig. 'Maar we zijn van plan om dat per 1 januari 2016 aan te passen aan de eisen van Zero Emission Stadslogistiek. Een vrijstelling krijg je dan alleen als je met een elektrische auto rijdt en meer dan honderd adressen bezoekt. Dat laatste om de bundeling van goederen te bevorderen', aldus Hoffmans.

Gedurende een jaar heeft de gemeente verder een proef gedaan met het toelaten van vrachtauto's op busbanen. Dat is zo goed bevallen dat het wordt ingevoerd. Hoffmans: 'Tot nu toe geldt als eis een Euro-5-motor of schoner. Ook dat willen we per 1 januari aanpassen aan de eisen van Zero Emission Stadslogistiek.'

De maatregelen zijn nodig om de binnenstad leefbaar te houden, zegt Hoffmans. 'De binnenstad wordt steeds meer een verblijfsgebied, een plaats om elkaar te ontmoeten, te shoppen, op een terrasje wat te drinken en dan weer verder te lopen. Dan is het belangrijk dat het vervoer stiller en schoner wordt, want niemand wil een ronkende diesel naast het terras.'

De gemeente helpt ook een handje bij particuliere initiatieven. 'De bevoorrading van de horeca is een probleem omdat niet alle gelegenheden even laat open gaan. Dat betekent dat de leveranciers meerdere rondjes moeten rijden voordat zij alles hebben gebracht. 'Vervoerders hebben gezegd: geef ons parkeerplaatsen waar wij langere tijd kunnen staan met de auto's. Vanaf zo'n plek - de zogeheten stop en drop - kunnen zij handmatig de horeca in de omgeving bevoorraden. Dan moet er wel stroom zijn voor de koelauto's, anders moeten de motoren blijven draaien. We zijn nu geschikte locaties aan het zoeken. Daarna leggen wij de stroomvoorziening aan.'

Een tweede voorbeeld is een gezamenlijke hub voor meerdere vervoerders. Niet allemaal een eigen distributiecentrum aan de stadsrand, maar een gezamenlijke opslagplaats, waar de grote vrachtauto's naartoe rijden. 'De pallets en de pakketjes kunnen dan vervolgens met kleinere auto's de binnenstad in en dat zou met elektrisch vervoer kunnen', aldus Hoffmans.



Door strengere normen en milieuzones worden bedrijven gestimuleerd over te stappen op elektrische voertuigen.