

OVERHEID EN LOGISTIEKE SECTOR ZOEKEN SAMEN NAAR SLIMME OPLOSSINGEN

# BEVOORRADING WINKELS IN BINNENSTEDEN LASTIG PROBLEEM

Vervoerders klagen over regeldruk, bewoners klagen over verkeers-, stank- en geluidsoverlast. Het actieplan van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, in samenwerking met het ministerie van Economische Zaken, heeft partijen aangezet met elkaar om tafel te gaan en samen naar oplossingen te zoeken. Vervoerders zien graag dat de regels meer uniform worden, maar dat is lastig met bijna vierhonderd verschillende gemeenten. Bovendien is niet alles met regels op te lossen. Stakeholders moeten samen op zoek naar slimme oplossingen.



Het laden en lossen in de ochtend voor de winkels in de binnenstad levert voor burgers veel overlast op

**G**emeentebewoners klagen geregeld over vieze vrachtwagens die hinderlijk op fietspaden staan geparkeerd, voor gevaarlijke verkeerssituaties zorgen, geluidsoverlast veroorzaken in de vroege morgen en opstoppingen veroorzaken in smalle straten. De lijst van ergernissen die bedrijven tegenkomen bij de bevoorrading van winkels in binnensteden is minstens even lang: te krappe bevoorradingstijden, grote verschillen tussen gemeenten als het gaat om eisen aan vrachtwagens, (dure) vergunningen en onnodig papierwerk. De verschillende gemeentelijke voorschriften en beperkingen kosten de vervoersbedrijven jaarlijks zo'n 500 miljoen euro, berekende de ondernemersvereniging EVO. Bij de ene gemeente moeten vervoerders bijvoorbeeld meer ritten maken vanwege de eisen aan de maximumlengte van vrachtauto's, bij een andere gemeente moeten meerdere vergunningen aangevraagd worden omdat deze gebonden zijn aan een kenteken.

De klachten van vervoerders waren voor de ministeries van Economische Zaken en van Infrastructuur en Milieu aanleiding om het *Actieplan maatwerk aanpak regeldruk logistiek* op te stellen en aan te bieden aan de Tweede Kamer. Een van de vele actiepunten is het opheffen van lokale belemmeringen bij de bevoorrading van winkels.

'Wat een landelijke, uniforme aanpak lastig maakt, is dat Amsterdam nu eenmaal anders in elkaar zit dan een dorp in Drenthe,' zegt Joost Dieleman, programmaleider Maatwerk regeldruk en toezicht van Economische Zaken. 'Het afstemmen van regels tussen honderden gemeenten kost veel tijd. Voor het bedrijfsleven is dat lastig. Als landelijke overheid kunnen we gemeenten goede voorbeelden aanreiken en werken aan bewustwording. Het gaat om concrete oplossingen.'

## MEER SAMENWERKING

Machiel van der Kuijl, algemeen directeur van EVO, is redelijk optimistisch over het terugdringen van het aantal regels. 'Ik zie in toenemende mate samenwerking. Zo zijn alle partijen het erover eens dat we minder voertuigen moeten inzetten bij de bevoorrading van winkels, dus dat punt moet oplosbaar zijn. Ook wordt gesproken over de kwestie dat ondernemers nu geen goederen voor elkaar mogen meenemen. Als een ondernemer geen vervoersvergunning heeft, moet hij een vervoerder inschakelen. Dat kan efficiënter.' Hij signaleert wel dat gemeenten over het algemeen weinig kennis van logistiek hebben en vaak niet verder kijken dan de eigen grenzen. 'Men realiseert zich bijvoorbeeld onvoldoende welke effecten bepaalde verkeersmaatregelen hebben. Als je een winkelstraat afsluit, dan heeft dat meteen gevolgen voor de bevoorrading van winkels.'

## UNIFORME REGELS

Vervoerders hebben belang bij meer uniforme regels voor winkelbevoorrading. Arthur van Dijk, voorzitter van Transport en Logistiek Nederland (TLN) vertelt dat zij er zelf veel aan doen om het vervoer te optimaliseren. 'We delen informatie, bundelen goederenstromen en bestellingen en stemmen openingstijden af om extra ritten te voorkomen. Vroeger was het de droom van elke vervoerder om een zo groot mogelijk wagenpark te hebben, nu is dat zoveel mogelijk vervoer met zo min mogelijk wagens.'

Maar de uniforme regels voor logistiek in binnensteden moeten



**MACHIEL VAN DER KUIJL:**  
'ONDERNEMERS  
MOETEN PROBLEMEN  
SNELLER  
AANKAARTEN BIJ  
WETHOUDERS'



**ARTHUR VAN DIJK:**  
**'UTRECHT IS  
 GOED BEZIG MET  
 MILIEUZONERING  
 EN BEDRIJVEN  
 DIE HELEMAAL  
 ELEKTRISCH WORDEN  
 BEVOORRAAD'**

van gemeenten komen en liefst voor een langere termijn gelden. Van Dijk: 'Transportbedrijven kunnen niet investeren voor één jaar, dat doen ze voor de langere termijn en dus moeten ze weten waar ze aan toe zijn. Nu zet het ontbreken van eenduidige regels een rem op de investeringen.' Toch denkt hij dat ze over tien jaar een heel eind kunnen zijn op het gebied van duurzaam vervoer, gemeenschappelijke distributiecentra aan de rand van gemeenten.'

Van der Kuijl meent dat de landelijke overheid moet meekijken met de gemeentelijke regels voor de logistieke sector. 'Aan stedelijke distributie zit ook een landelijke kant, denk aan de toevoer via rijks- en provinciale wegen. Stedelijke distributie begint niet bij de gemeentegrens. Vergeet niet dat transport en logistiek een topsector is van de economie.'

#### SLIMME LOGISTIEKE OPLOSSINGEN

Het is een lastig probleem, toch hebben gemeenten er alle belang bij om mee te denken over logistieke oplossingen die zowel de gemeente, de burger als de vervoerder ten goede komen. Uit het EVO-onderzoek uit 2013 bleek dat Amsterdam tweehonderd vrachtwagens per etmaal minder in de stad krijgt als de bevoorradingstijden met één uur worden verruimd. Er zijn dan namelijk minder vrachtauto's nodig, wat veiliger en schoner is en goederen goedkoper maakt. Goed voor de burger én voor het bedrijfsleven, die er ongeveer 2,5 miljoen euro per jaar mee bespaart. Van Dijk (TLN) noemt Utrecht als goed voorbeeld: 'Die stad is goed bezig met milieuzonering en bedrijven die helemaal elektrisch worden bevoorrad.'

Maar er zijn wel kanttekeningen te plaatsen, zeggen betrokkenen. De eis van elektrische bevoorrading bijvoorbeeld is goed voor gemeente en omwonenden: er is minder vervuiling en minder herrie. Maar het is duur voor ondernemers die moeten investeren in nieuw materieel. En de stilte van elektrische auto's kan gevaarlijk zijn voor winkelend publiek dat die auto's niet hoort aankomen. Bovendien blijven er altijd de laad- en losgeluiden. En niet alles is met regels op te lossen, het gaat ook om goed gedrag. Als de chauffeur van een elektrische auto de radio keihard aan heeft staan tijdens het lossen, dan is het effect van stil vervoer in één klap teniet ge-

#### SCHONERE LUCHT IN DE STAD UTRECHT

Om de lucht in de stad schoner te maken heeft de gemeente Utrecht, als eerste in Nederland, in het centrum van de stad een milieuzone ingericht. Personen- en bestelauto's op diesel van voor 1 januari 2001 mogen sinds 1 januari 2015 de milieuzone niet meer in. Tot 1 mei hanteert de gemeente een gewenningsperiode. Bij de toegang tot de milieuzone worden kentekens gefotografeerd en krijgen de chauffeurs van



auto's op borden te zien of ze er met hun auto wel of niet in mogen rijden. Een rode 'nee' betekent dat je auto niet meer welkom is in het centrum van Utrecht. Ook worden mensen aangesproken en waarschuwingen uitgedeeld. Vanaf 1 mei gaat de gemeente echter boetes uitdelen.

Utrecht berekende vooraf dat met de invoering van de maatregel zo'n 2 procent van het Utrechtse wagenpark niet meer in het centrum mocht rijden, in totaal zo'n 4500 voertuigen. Ze stelde voor bezitters van heel oude auto's een subsidie van 500 tot 1.500 euro beschikbaar als ze hun wagen lieten slopen. Voor de aanschaf van een schone auto konden de voormalige dieselbezitters nog eens 750 tot 5.000 euro ondersteuning krijgen.

daan. Van Dijk: 'Al weet je natuurlijk dat je niet in een stiltegebied terecht komt als je in hartje Amsterdam gaat wonen.'

Wat kunnen ondernemers zelf doen om hinderlijke regels terug te dringen? Ondernemers moeten problemen sneller aankaarten bij wethouders, vindt Van der Kuijl (EVO). 'Als ergens een maximale lengte voor vrachtwagen geldt terwijl dat niet nodig is, bijvoorbeeld. En laat bedrijven ook eens bestuurders uitnodigen voor een werkbezoek, om wederzijds begrip te kweken.'

Is het probleem rond bevoorrading over tien jaar niet automatisch opgelost, doordat fysieke winkels verdwijnen uit de binnenstad en we steeds meer online kopen? Van der Kuijl (EVO): 'Nee, webshops zoeken steeds vaker samenwerking met fysieke winkels. WebwinkelCoolblue, verkoper van consumentenelektronica, bijvoorbeeld heeft nu ook vijf echte winkels. En denk eens aan het thuisbezorgen van al die webaankopen. Dat wordt het volgende logistieke vraagstuk op het bordje van lokale bestuurders.' • FdR

#### DE GRONINGSE AANPAK

Door intensief samen te werken met lokale stakeholders heeft de gemeente Groningen een belangrijke volgende stap gezet in de richting van schone bevoorrading van winkels in de binnenstad. Een adviescommissie bevoorrading, waar lokale ondernemers bij betrokken waren, begeleidde een onderzoek naar de vraag hoe de stedelijke distributie schoner, goedkoper en efficiënter kon. In de eindfase van het onderzoek werd in november 2014 als onderdeel van het Let's Gro festival, een jaarlijkse serie bijeenkomsten in Groningen, een werkatelier georganiseerd met bewoners, bedrijven uit de stad, toeleveranciers en vervoerders. Hierin werden kansen geïnventariseerd en een rangorde van uitvoerbare oplossingen bepaald. Er bleek veel belangstelling voor de workshop Voorraad op Stroom, waarbij vooral de koplopers op het gebied van elektrisch bevoorraden in de spotlights werden gezet. Hier zetten ook staatssecretaris Mansveld en wethouder Van Keulen de eerste handtekening onder de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek. Samen met andere partijen wil Groningen de komende tien jaar het goederenvervoer in de binnenstad vrij maken van luchtverontreiniging.

Uit het onderzoek rolde een aantal verbeterpunten, aldus Peter Colon, managing partner van Buck Consultants International BCI, die het onderzoek uitvoerde. 'Zo gaat de gemeente nu werken aan het efficiënter organiseren van afvalstromen van detailhandel en horeca. Dan zijn er straks minder vuilnisauto's nodig. En het straatbeeld verbetert doordat er op minder dagen containers op straat staan.' Dit jaar worden ook ruimere venstertijden ingevoerd voor schone vrachtwagens. Colon: 'Bovendien verscherpt de gemeente het toezicht op gewicht en lengte van vrachtwagens en op het naleven van de venstertijden. Zo wordt goed gedrag beloond wat ondernemers prikkelt om te investeren.'

Verder werkt Groningen aan logistieke hubs aan de rand van de stad: hier leveren 'gewone' vrachtwagens goederen af, die vervolgens met elektrisch vervoer naar de binnenstad worden getransporteerd. Colon: 'Die hubs zijn er al, maar het is de bedoeling dat ze geschikt worden gemaakt voor allerlei vervoersbedrijven in plaats van voor één bedrijf. Dat is een kwestie van slimmer gebruikmaken van de bestaande infrastructuur.'



Op 27 januari jl. is het Actieplan maatwerk regel-druk logistiek naar de Tweede Kamer gestuurd. Het plan is te downloaden via [www.rijks-overheid.nl](http://www.rijks-overheid.nl). Actal bracht in 2013 het advies Regels in bedrijf: sectorscan logistiek uit. Dit advies is beschikbaar via [www.actal.nl](http://www.actal.nl).

## KAN WÉL

In de donkere dagen voor kerstmis – iedereen was met zijn hoofd al bij cadeautjes en het kerstmenu – kregen we in Tilburg een gouden kans. Coolblue, een van de grootste Europese retailers, wilde zijn distributiecentrum bij ons vestigen. Maar wel snel, onmiddellijk na nieuwjaar moest de vergunning rond zijn. Het leek onbegonnen werk om zo'n complexe vergunning in de kerstvakantie voor elkaar te krijgen, maar het lukte. De betrokken afdelingen bleven bereikbaar en deden op het juiste moment wat nodig was. Zo werd Tilburg het hoofdkwartier van een kansrijk en snelgroeiend bedrijf.

Het verhaal is illustratief voor de 'Kan wél-aanpak' die we sinds een paar jaar hebben ingezet. Het was een reactie op de stroperigheid waar we als bestuurders al te vaak in vastliepen. Een initiatief kon nog zo mooi zijn, altijd was er wel een reden waarom het niet kon. Was het geen geurcirkel, geluidsnorm of archeologische vereiste, dan zaten de parkeernormen, de hoogbouwnota of het bestemmingsplan wel in de weg. Op een goede dag zijn we er gewoon mee opgehouden. Dus toen de razend populaire restaurantformule *Happy Italy* een vestiging wilde op een cruciale plek in de binnenstad, maakten we het mogelijk. Ook al paste het niet in alle beleidskaders. Iedereen was het er immers over eens dat het dé kans was om het kernwinkelgebied te verbinden met de zone van kleine winkeltjes die minder in tel was. Het is een succes gebleken.

'Kan wél' is dat we regels toepassen zoals ze bedoeld zijn; om iets te kunnen tegenhouden als je het niet wilt toestaan. In tegenstelling tot alles blokkeren wat je juist wel wilt. De ambtelijke organisatie heeft de geest met enthousiasme omhelsd. Het levende bewijs is een groot bord op onze afdeling Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening. 'Ja-maar' staat erop. Met een groot rood kruis erdoor.

**Erik de Ridder is wethouder van Tilburg en regionaal ambassadeur voor Beter en concreter in Noord-Brabant.**

