**Hoorzitting Stedelijke ontwikkeling**

Tweede Kamer 10 september 2015

Inbreng Transport en Logistiek Nederland (TLN)

Steden leiden tot concentratie van goederenvervoer

* Steden zijn concentraties van mensen en van functies, en veel van die functies veroorzaken vraag naar vervoerdersdiensten
* Bevoorrading van winkels en andere bedrijven (horeca!), inzamelen van afval (bewoners en bedrijven), bevoorrading bouwprojecten, etc, gaan in de stad voornamelijk over de weg
* Al die activiteiten leiden dus tot vervoersbewegingen, van zowel vrachtauto’s als bestelauto’s. In Amsterdam rijden zo dagelijks ruim 3.000 vrachtauto’s de stad in en uit (onder het IJ). In steden als Leiden, Den Bosch en Maastricht gaat het om 400 – 500 voertuigen per dag.
* In de stad is het laatste stukje van logistieke ketens zichtbaar. Die ketens zijn voor de rest veelal onzichtbaar. Maar kijk eens in een regionaal distributiecentrum van een supermarktketen en je krijgt een beeld van de grootschalige operaties die nodig zijn voor het natje en het droogje van de stadsbewoner.

Vrachtverkeer in gemeenten vaak niet goed in beeld

* Hoewel het vrachtvervoer dus de stedelijke ontwikkeling in belangrijke mate faciliteert, is in veel structuurplannen of –visies en verkeers- en vervoersplannen van gemeenten weinig tot geen aandacht voor de verplaatsingsmogelijkheden (inclusief laad- en losplaatsen) van goederen en de benodigde ruimte daarvoor.
* Gemeenten hebben overwegend aandacht voor de leefbaarheid, de kwaliteit van de leefomgeving. Op zich begrijpelijk. Maar, door het ontbreken van aandacht voor en kennis van de logistiek in de stad wordt de transportsector vaak geconfronteerd met maatregelen die het verbeteren van de leefbaarheid juist tegenwerken.
* Enkele voorbeelden:
  + Drukke stedelijke wegen worden in tweeën geknipt, om doorgaand verkeer te weren. Bijvoorbeeld op de Prins Hendrikkade in Amsterdam. Het gevolg is dat bevoorradende vrachtauto’s per rit 4 km extra moeten rijden, wat 20 minuten extra tijd kost.
  + Veel gemeenten hebben venstertijden ingesteld voor de bevoorrading van winkelgebieden. Die beperken de toegang tot enkele uren in de ochtend, juist als iedereen in de auto of op de fiets op weg is naar kantoor of school. Dit vergroot de kans op ongevallen. Daarbij komt dat de venstertijden tussen bijvoorbeeld 07.00-11.00 uur door het bevoorradend vrachtverkeer pas worden benut vanaf het moment dat de winkeliers aanwezig zijn om de goederen in ontvangst te nemen. Vaak is dit niet eerder dan 09.00 uur. Dit betekent dat er een ‘netto’ venstertijd resteert van twee uur waarbinnen de binnenstad moet worden beleverd. Om alle zendingen binnen de beschikbare tijd af te kunnen leveren moeten meer vrachtauto’s worden ingezet dan nodig zou zijn bij meer ‘netto’ tijd. Proeven in Amsterdam hebben dit kwantitatief aangetoond en daar geleid tot een permanente verruiming van de venstertijd. TLN pleit daarom voor een integrale verruiming van de venstertijden en daarnaast voor het volledig vervallen van de venstertijden voor ‘zero-emissie’ voertuigen. Daarnaast pleit TLN voor heldere afspraken tussen gemeenten en winkeliers over de beleveringsmogelijkheden en het bestelgedrag (2x per week is beter dan dagelijks) – ook winkeliers dienen hun verantwoordelijkheid te nemen en zo een bijdrage te leveren aan de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid in de binnenstad. Tot op heden tonen winkeliers hierin nauwelijks betrokkenheid.
  + Bij de ontwikkeling van winkelcentra wordt vaak niet goed nagedacht over de benodigde bevoorradingsroutes en de locatie van de laad- en losplaatsen, waardoor vrachtautochauffeurs vaak de moeilijkste kapriolen moeten uithalen om bij de losplaats te komen. Daarbij komt nog dat winkels steeds ruimere openingstijden kennen en steeds minder voorraad willen/kunnen houden, dit betekent dat er vaker moet worden beleverd.

Uitdagingen voor de toekomst: soepel de stad in en snel er weer uit

* De komende decennia zet de verstedelijking door, dit zet het functioneren van het bevoorradingssysteem verder onder druk
  + Meer bewoners betekent meer vraag naar goederen en daarmee naar goederentransport
  + De wegen worden nog voller, meer risicovolle interacties tussen verschillende verkeersdeelnemers
  + Door sterk toenemend online-winkelen (‘e-commerce’), neemt het beleveringsverkeer in de woonwijken sterk toe. Dat betekent een verschuiving van vrachtauto’s naar bestelauto’s
  + Milieudoelstellingen, luchtkwaliteit en klimaat, leiden tot toegangsrestricties. De milieuzones voor vrachtverkeer zijn daar al een voorbeeld van.
* Verder naar de toekomst vragen ook ontwikkelingen van zelfrijdende voertuigen en drones om een antwoord. Hoe daar mee om te gaan?
* Dit alles vraagt de betrokkenheid van veel partijen: gemeenten, transporteurs, verladers, winkeliers, projectontwikkelaars, etc.

Inzet transportsector

* Gemeenten:
  + denk na over de functies in je stad en hoe je die wilt faciliteren. Denk na over de logistiek in je stad!
  + Durf ook lang bestaande beperkingen als venstertijden nog eens kritisch te bekijken. In Amsterdam heeft een verruiming met 1 uur in 3 winkelgebieden tot minder voertuigkilometers en bijbehorende vervuiling en onveiligheid geleid
  + Maak medegebruik van busbanen mogelijk. In Utrecht werkt dit uitstekend, tot ieders tevredenheid
* Winkeliers: denk na over je functie in het online-tijdperk en hoe je je goederen bij je klant wilt hebben. Moeten ze dat zelf uit de winkel blijven meenemen? Of werk je mee aan locaties waar de klant ze makkelijk kan afhalen (‘Goederenuitgiftepunten’).
* Transporteurs:
  + Denk na hoe je op nieuwe ontwikkelingen inspeelt. Kijk naar de voorbeelden van collega’s die dat al doen. Er zijn de nodige expirimenten met alternatieve, ‘zero emission’ aandrijftechnieken. Die moeten zich nog bewijzen qua betrouwbaarheid en betaalbaarheid, maar TLN heeft de ‘Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekend, die er toe gaat leiden dat vanaf 2020 naar nul-emissie in 2025 wordt toegewerkt. Wacht niet tot anderen er dan klaar voor zijn en jij niet.
  + Kijk kritisch naar de veiligheidscultuur in je bedrijf. Is daar voldoende aandacht voor? Met name in de stad speelt de beruchte ‘blinde hoek’ een grote rol. Met het TLN-project Veilig op Weg maken we niet alleen ondernemers hierop attent, maar bezoeken we jaarlijks xxx basisscholen in het hele land, om de kinderen van groep x en x te leren hoe ook zij veilig met vrachtauto’s kunnen omgaan.
* Rijk: Geef gemeenten de ruimte, maar bewaak het speelveld! Voorkom a.u.b. een lappendeken aan toegangseisen voor vrachtvoertuigen. Onze sector is gebaat bij zo veel mogelijk uniformiteit. Bij de totstandkoming van de milieuzones voor vrachtauto’s heeft het rijk die rol succesvol opgepakt. Daar weet iedereen waar hij aan toe is. Bij de milieuzones voor bestelauto’s heeft het rijk die rol niet opgepakt, en zitten we opgescheept met verschillende toegangseisen.

*Zoetermeer, 8 september 2015*