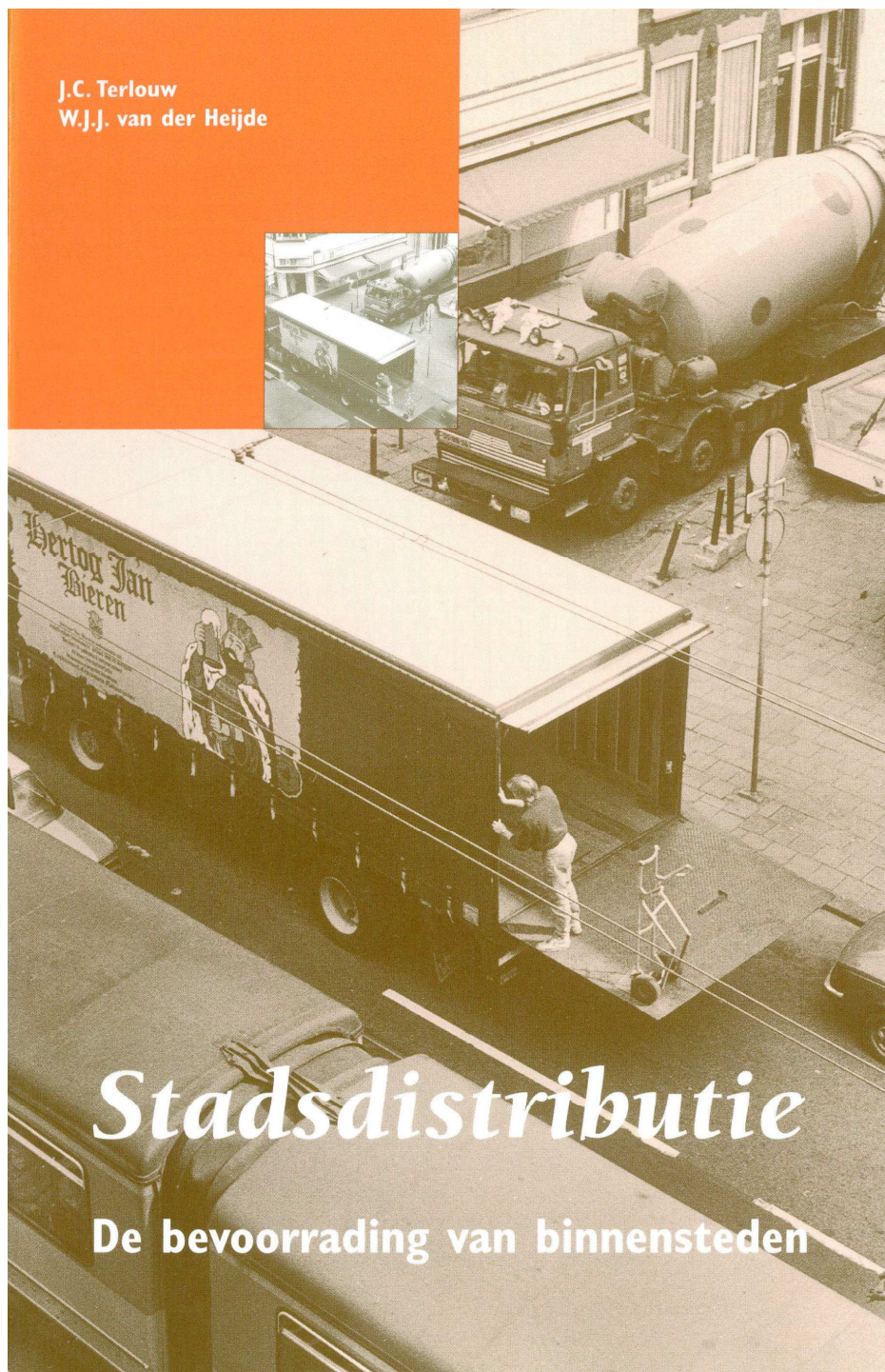


Stadsdistributie

De bevoorrading van binnensteden

J.C. Terlouw
W.J.J. van der Heijde
(red.)

Van Gorcum, Assen, 1999



Voorwoord

Op 13 november 1998 is in de Doelenzaal van de Universiteit van Amsterdam een symposium gehouden over de distributie van goederen in steden, meer in het bijzonder in Amsterdam. De bevoorrading van binnensteden is een groeiend probleem.

Zeker in oude steden, met vaak smalle straten en grachten, waar een vrachtauto al gauw een blokkade vormt voor het verkeer, is behoefte aan een inrichting van de stadsdistributie die rekening houdt met veel verschillende factoren.

Het symposium is georganiseerd in nauwe samenwerking tussen het Amsterdam Study Centre for the Metropolitan Environment (AME) van de Universiteit van Amsterdam en de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam. Bij de bevoorrading van steden zijn heel wat actoren betrokken: de leveranciers van goederen, de transporteurs, de winkeliers, de klanten, andere gebruikers van de ruimte van de stad, en de overheid. We zijn dankbaar voor de medewerking die vertegenwoordigers van verschillende van deze actoren hebben willen geven.

De gemeente stelt zich zeer open op ten aanzien van stadsdistributie. Een kritisch onderzoek naar bepaalde aspecten van het gemeentelijke beleid, dat op initiatief van het AME is verricht (waarvan de resultaten tijdens het symposium zijn gepresenteerd) is door de gemeente zelf gefinancierd. Ook de samenwerking die uiteindelijk tot deze publicatie heeft geleid is door ons bijzonder op prijs gesteld.

Vanzelfsprekend gaat onze dank ook uit naar de sprekers, die van het symposium een interessante dag hebben gemaakt en die hun bijdragen ter beschikking hebben gesteld voor dit geschrift.

Jan Terlouw en Wouter van der Heijde,
Amsterdam,
januari 1999

Inhoudsopgave

Voorwoord

Inleiding: Stadsdistributie; Bevoorrading van binnensteden
J.C. Terlouw en W.J.J. van der Heijde

DEEL 1 DE THEORIE

Nieuwe ruimtelijke configuraties; Balancerings van territoriaal en functioneel ruimtegebruik?
W.G.M. Salet

Freight Distribution in Cities; Some International Comparisons
Jack Short

Slaag- en faalfactoren van stadsdistributie
F. le Clercq

DEEL 2 DE PRAKTIJK IN AMSTERDAM

Het verkeersbeleid van de gemeente Amsterdam
F. Köhler

De ervaringen met stadsdistributie in Amsterdam
G.A.J. Esselaar

Stadsdistributie Amsterdam; Concurrentie- en milieueffecten stringenter regelgeving
M.C.A. van der Poel, N.J.A. van Exel, L.M. Bus

Stadsdistributie in Amsterdam vanuit het perspectief van een vervoerder
J. Hunze

Stadsdistributie in Amsterdam vanuit het perspectief van het bedrijfsleven
W. van der Kolk

Inleiding: Bevoorrading van binnensteden

J.C. Terlouw en W.J.J. van der Heijde

De geest van liberalisering waart over de wereld. Op 1 januari 1993 zijn de grenzen van de landen van de Europese Unie geopend voor het vrije vervoer van goederen en diensten, kapitaal en personen. Parallel daaraan heeft zich in de loop van deze decade een ontwikkeling van de wereldmarkt voorgedaan, (geholpen door de krachtig groeiende mogelijkheden van de telematica), die ondernemingen enerzijds een wereldwijde klantenkring verschaft, anderzijds met wereldwijde concurrentie confronteert.

Voortgaande arbeidsverdeling is onlosmakelijk verbonden met groei van het transport.

Dat merken we.

Het bereikbaarheidsprobleem is groot en groeiend en dreigt onbeheersbaar te worden.

Ook is er wereldwijd een tendens tot verstedelijking waar te nemen. In de OESO-landen woont op het ogenblik al circa 75 procent van de bevolking in stedelijke gebieden. Ook in ontwikkelingslanden neemt de verstedelijking toe in een enorm tempo.

Een stad moet bevoorrad worden, verkochte goederen moeten naar de plaats van bestemming worden gebracht, afval moet de stad uit. Het is een van de aspecten van de bereikbaarheidsproblematiek die de afgelopen decaden opmerkelijk weinig aandacht heeft gekregen in onderzoeksprogramma's en bij politieke bestuurders, zoals Short in zijn bijdrage opmerkte. Dat geldt voor vrijwel alle industrielanden.

Toch is de verkeers- en vervoersproblematiek ook binnen steden groot en is er alle aanleiding om na te gaan of er doeltreffende maatregelen zijn te bedenken.

Het gemeentebestuur van Amsterdam is in 1996 begonnen met regelgeving voor stadsdistributie. Voor de binnenstad ging een verbod gelden voor vrachtverkeer met een totaalgewicht van 7,5 ton op de zogenaamde hoofdroutes. Maar het was niet bepaald moeilijk een ontheffing te krijgen. Met ingang van 1 oktober 1998 zijn de regels aangescherpt. Ze staan vermeld in de bijdragen van Esselaar en Van der Poel, Van Exel en Bus. Het doel van deze publicatie is om na te gaan of de ingezette regelgeving zinvol is en in hoeverre degenen die het aangaat zich kunnen vinden in de beleidslijn van het gemeentebestuur.

Theorie en praktijk

Bij de opzet van deze publicatie is gekozen voor een theoretisch en een praktisch deel.

Als inleiding op het eerste gedeelte de volgende opmerkingen.

We spreken soms over de dynamiek van een samenleving. Daarmee wordt vaak in de eerste plaats gedacht aan de overdrachtelijke betekenis van dynamiek. Veranderingsprocessen, bereidheid nieuwe wegen in te slaan, ondernemerszin.

Maar ook de fysieke dynamiek is belangrijk. Als de rail roest en de sprietjes door het asfalt prikken, is de stad op z'n retour. Vaak wordt een vergelijking met het menselijk lichaam gemaakt: als de bloedsomloop, het transportmiddel, hapert, gaan de organen er op achteruit.

Dus is de organisatie van het verkeer en vervoer, met name in stedelijke gebieden, van groot belang voor de kwaliteit van de stad. Daarom is de eerste bijdrage, van Salet, gewijd aan de vraag welke veranderingen de laatste vijftientig jaar zijn opgetreden in de ruimtelijke structuur van steden, in het bijzonder in Amsterdam. We hebben een enorme uittocht uit de steden gezien, eerst van huishoudens, later ook van bedrijven en kantoren. Salet schetst welke spreidingstendensen er zijn en hoe bepaalde vormen van functioneel gebruik van de ruimte zich niet meer altijd evenwichtig met een harmonieuze territoriale ruimtelijke inrichting laat verenigen. Hij kwam tot de conclusie dat de organisatie van selectieve bereikbaarheid een cruciale voorwaarde is voor een succesvolle ruimtelijke bereikbaarheid. Stadsdistributie kan daar een rol bij spelen, als aanvullende faciliteit.

Op de tekentafel (of tegenwoordig met de computer) is het niet moeilijk een ideaal model voor de distributie van goederen in de stad te ontwerpen. Men denke aan een aantal op- en overslagcentra aan de rand van de stad, goed te bereiken met de verschillende vervoersmodes, waar kleine, milieuvriendelijke vrachtauto's (bijvoorbeeld elektrisch aangedreven) worden volgestouwd met goederen (beladingsgraad 100%) vanwaar ze volgens een uitgekende route de stad inrijden, winkels bevoorraden en afvalproducten of goederen die bij klanten moeten worden afgeleverd mee terug nemen. Dit alles in venstertijden waarbij ze een minimum aan overlast veroorzaken.

Het leven is anders dan de leer.

Daar zijn de kosten van de extra overslag. Grootwinkelbedrijven, die door hun schaalgrootte een aanzienlijk grotere flexibiliteit hebben, zouden een concurrentievoordeel krijgen.

Er is het wispelturige gedrag van klanten, waardoor aard en omvang van de af te leveren goederen niet altijd voorspelbaar is.

Er zijn nog hoge kosten van elektrische voertuigen.

Er is de urbane planning, waarbij men zich vaak weinig gelegen heeft laten liggen aan de mogelijkheden voor het aanleveren van goederen, waardoor geen twee steden gelijk zijn en veel improvisatie is geboden.

Al met al is er zowel internationaal als nationaal nog veel werk te doen om stadsdistributie van goederen te verbeteren. Daarover gaan de bijdragen van Short en Le Clercq.

In het praktische deel wordt nagegaan hoe het er voorstaat in Amsterdam. Wethouder Köhler zet het verkeersbeleid van het gemeentebestuur uiteen, Esselaar verteld hoe het meer in het bijzonder is gesteld met het beleid op het gebied van de stadsdistributie.

Werken de maatregelen? Wat is het effect van de genomen maatregelen op het gebied van het milieu en van de concurrentieverhoudingen? Dat laatste is bestudeerd door het Nederlands Economisch Instituut (NEI) en wordt gepresenteerd door Van der Poel, Van Exel en Bus.

Daarna komen de gebruikers aan het woord. Hunze namens de transporteurs en Van der Kolk namens de winkeliers. Deze laatste twee bijdragen leiden tot de volgens ons meest verrassende en prettige conclusie. Er blijkt dat de samenwerking tussen de gemeente (die toch maatregelen treft die de gebruikers niet altijd aangenaam zijn) en deze gebruikers, zeer goed is. Men sprak van beide kanten over het 'Amsterdamse model'. Door maatregelen in goed overleg voor te bereiden, lang van tevoren bekend te maken, en zorgvuldig achteraf te evalueren, blijkt er veel mogelijk te zijn. De gemeente toont kennelijk begrip voor de problemen van de transporteurs en de winkeliers. De gebruikers begrijpen dat het gemeentebestuur nu eenmaal bepaalde, aan het algemeen belang gerelateerde zaken, moet regelen. Kortom, een harmoniemodel dat tot dusverre blijkt te functioneren.

Het is noodzakelijk dat het zoeken van oplossingen voor bevoorrading van steden doorgaat. Dat kan gebeuren vanuit technische, planologische en sociale invalshoeken. Met het laatste wordt bedoeld dat een technische en / of planologische oplossing vaak pas mogelijk wordt als bestuurders en zij die aan de maatregelen van het bestuur onderworpen zijn, oog hebben voor elkaars problemen.

In 1995 is het landelijk Platform Stedelijke Distributie opgericht. Het Platform heeft een competitie uitgeschreven voor bedrijven en gemeenten met innovatieve ideeën en projecten op het gebied van goederenvervoer. Daarnaast is een aparte prijsvraag voor betrokken particulieren georganiseerd. Wellicht levert dat interessante mogelijkheden op.

Welvaart vraagt arbeidsverdeling, arbeidsverdeling is onlosmakelijk verbonden met transport. Daarom moet het bereikbaarheidsprobleem zeer serieus worden genomen. Bevoorrading van steden is daarvan een belangrijk element.

Jan C. Terlouw is bijzonder hoogleraar op de Wibautleerstoel verbonden aan het Amsterdam Study Centre for the Metropolitan Environment (AME) van de Universiteit van Amsterdam en Wouter van der Heijde is student-assistent aan hetzelfde instituut.