



Haarlem

Reageren
antwoord@haarlem.nl

Meer informatie
www.haarlem.nl

Vragen
023 – 511 51 15

Gemeente Haarlem • Afd. Programma- en
Gebiedsmanagement

Verkenning Haalbaarheid Stedelijk Distributiecentrum

Bijlage 1 bij Nota 2017/475676

Bijlage bij Informatienota 2017/379811: “Verkenning stedelijk distributiecentrum Haarlem”

1. Inleiding

In juni 2015 zijn in het Actieplan Stedelijke Distributie (2015/553113) maatregelen aangekondigd om tot een duurzame bevoorrading van bestel- en vrachtauto's in de binnenstad te komen. In de afgelopen periode zijn diverse onderdelen uit dit actieplan aan de Commissie Beheer gepresenteerd.

Deze zijn verricht onder de kapstok van de Green Deal Zero emissie stadslogistiek, die de gemeente samen met partnerorganisaties heeft afgesloten. In projectgroep verband wordt met deze landelijke en lokale partners samengewerkt. Recent is aan de Commissie Beheer een overzicht van de activiteiten die zijn verricht voorgelegd (brief nr. 269606 dd. 14 juni 2017). De commissie heeft hierover gesproken in de vergadering van 16 november 2017.

Uit het actieplan resteert nog één actiepunt: de verkenning naar de Haalbaarheid van een stedelijk distributiecentrum voor Haarlem, waarbij is aangegeven dat, als dit haalbaar geacht wordt in tweede instantie uitwerking kan plaats hebben naar een sluitende businesscase.

In deze notitie worden de resultaten van de verkenning gegeven, die is uitgevoerd in samenwerking met de partner organisaties in de projectgroep. Hieruit blijkt dat nu bij de grote vervoerders en leveranciers nog onvoldoende draagvlak bestaat om een distributiecentrum te realiseren. Wel blijkt een aantal lokale ondernemers bereid samen te werken en te bekijken wat lokaal de mogelijkheden zijn om stromen te bundelen. Dit wellicht als start voor een stapsgewijze uitbouw in de komende jaren. Hier onder wordt de uitgevoerde verkenning toegelicht en eindigen we met het noemen van projecten waaraan nu met lokale partners wordt gewerkt.

2. Wat is verkend?

Verkend is de mogelijkheid om aan de rand van de binnenstad een logistiek verzamelcentrum (hub) te realiseren, waar marktpartijen, vervoerders en leveranciers hun producten voor hun klanten naar toe brengen. Die van daar gebundeld naar bestemming (straat) in de binnenstad worden gebracht door kleine elektrische en duurzame voertuigen. Dat wordt het vervoer over de the last mile genoemd. Het gaat uit van samenwerking en inspanning tussen verladers en leveranciers, waarbij als uitgangspunt is genomen dat voor een dergelijke logistieke hub een (commercieel) sluitende businesscase is te maken.

Het distributiecentrum is geen maatregel op zichzelf. Het vormt een toevoeging op alle maatregelen die we rond de duurzame bevoorrading hebben genomen en gaan nemen. Bijvoorbeeld in aanvulling het nieuwe duurzame toegangsbeleid voor de binnenstad, waarin is vastgelegd dat in 2025 geen benzine- en diesel- voertuigen meer in de winkelstraten worden toegelaten.

3. Soorten goederen vervoer naar de stad

Het is van belang om helder te hebben voor welke goederenstromen een distributiecentrum is verkend. We zoeken daarom kort in op de hoofdstromen van bestel- en vrachtauto's die we onderscheiden.

Bouwverkeer

Bouw gebonden verkeer is rond 40% van alle bestel –en vrachtautobewegingen. Naast verkeer rond grote bouwprojecten gaat het vooral ook om aannemers en klussteams bij woningen, bedrijven, winkels. Voor bouwgebonden verkeer bij

bouwlocaties starten we in 2018 met een pilot om ervaring op te doen met een nieuwe manier van gebundelde bevoorrading. Hier kan met name het aantal zware vrachttransporten verminderd worden. De opdracht wordt om het aantal voertuigbewegingen van zowel bouwmaterialen, personeel, onderaannemers en ook retour van sloopafval, zoveel mogelijk te beperken. De praktijkervaring wordt vertaald in richtlijnen voor daarna volgende bouwprojecten.

Afvalinzameling

Het afvalverkeer vormt samen met het bouwverkeer en het verkeer door hulpdiensten en beheervoertuigen voor de openbare ruimte, ruim de helft van het aantal vracht- en bestelautobewegingen in de stad. Bouw en afval kennen eigen specifieke bevoorrading die zich niet laat mengen met andere stromen van bevoorrading.

Voor de inzameling van het afval van bedrijven in de binnenstad start in 2018 het project White Collection, waarbij inzamelaars van bedrijfsafval samenwerken om elkaars afval mee te nemen uit de stad. Hiermee wordt bereikt dat er niet langer iedere morgen een treintje achter elkaar aan rijdende inzamelaars is. Afhankelijk van de resultaten van de pilot wordt bezien in welke vorm deze bundeling daarna kan worden voortgezet.

Bevoorrading detailhandel

De bevoorrading van de detailhandel is te onderscheiden in de levering aan winkels en horeca. Dit maakt rond 20 procent uit van de totale bevoorrading. Als het gaat om een stedelijk distributiecentrum hebben we het over deze categorie. Maar ook de detailhandel dient voor een goed beeld over de haalbaarheid nader ontleed te worden. Hier geldt dat niet alle goederen bij elkaar gevoegd kunnen worden in verband met bijvoorbeeld wetgeving voor versproducten. Een gekoeld transport met verse producten laat zich niet zomaar mengen met bijvoorbeeld de aanvoer van kleding. Er is duidelijk sprake van branchegebonden bevoorrading en daarmee specifiek samenhangende logistiek. We komen hier in de volgende paragraaf op terug.

Tenslotte is er de bijna ongrijpbare categorie van de internetleveranciers. Hier zet Haarlem al op in, door voor de binnenstad vanaf volgend jaar een streng ontheffingenbeleid door te voeren. Busjes mogen na elf uur niet meer het winkelgebied inrijden. Omdat juist dit verkeer kris kras door gemeentegrenzen heen gaat en er naast bedrijven ook tal van individuele aanbieders zijn (via bijvoorbeeld marktplaats) is hier een gezamenlijke aanpak nodig. In MRA-verband wordt dit nu opgepakt en Haarlem neemt hier in deel.

Ook zijn er kleinschalige projecten waarbij leveranties plaats hebben per bijvoorbeeld bakfiets. In Haarlem gebeurt dit al via bijvoorbeeld het project Buurtmus. Wij willen in afstemming met onder meer de Hogeschool van Amsterdam bezien of dit ook voor Haarlem bredere toepassing kan hebben. Begin 2018 hopen wij hierover aan de commissie te berichten wat de mogelijkheden zijn. Het zal echter bij dit soort projecten voornamelijk gaan om kleine bijdragen ten opzichte van het geheel.

4. Branches houden vast aan hun eigen distributienetwerk

Zoals aangegeven gaat het bij een distributiecentrum om de categorie winkel- en horecabevoorrading. Echter ook binnen deze categorie moet een uitsplitsing gemaakt worden om te bepalen voor welke groep het mogelijk een functie heeft. Bij de bevoorrading van winkels en horeca zijn drie stromen te onderscheiden:

1. Grootwinkelbedrijven, ieder met hun eigen bevoorradingsnetwerk. Zoals Albert-Heijn, Hema, C&A enz. Zij bevoorraden zelf hun eigen winkels vanuit landelijke of regionale distributiecentra. Doorgaans met grote voertuigen die volledig beladen zijn.
2. Landelijke verladers /leveranciers, deze staan los van winkelbedrijven. Leveranciers zoals: Post NL, UPC, etc. ook deze categorie heeft een eigen logistiek distributienetwerk.
3. Lokale bedrijven met een eigen distributie. Meestal bedrijfsgebonden.

Bij het verkennen van een distributiecentrum is het vooral gegaan om de laatste twee categorieën. We zullen de drie stromen van goederen kort nader toelichten.

Ad. 1: Grootwinkelbedrijven

Uit de verkenning komt naar voren dat het bundelen van stromen via een stedelijk distributiecentrum hier geen meerwaarde heeft. Deze bedrijven doen hun bevoorrading met een volledig gevulde vrachtauto die het betreffende winkel filiaal in één keer bevoorraad. Retourproducten worden meteen mee terug genomen. Om deze stroom duurzaam te maken wordt geïnvesteerd in duurzame voertuigen of door middel van wissellaadbakken die aan de rand van de stad worden overgezet van een “gewone vrachtwagen” op een elektrische vrachtwagen. Een voorbeeld hiervan is de bevoorrading van C&A in Rotterdam. Men wacht nu de resultaten van deze proef af. In afstemming met de brancheorganisatie wordt nagegaan of in de toekomst ook in Haarlem een opzet met deze elektrische vrachtwagens haalbaar is.

Uiteraard realiseert het college zich dat het hier gaat om grote vrachtauto's. Hoewel de branche hier zeker niet voor open staat, zou een aslast en of breedtebeperking voor bepaalde straten doorgevoerd kunnen worden. Dit dwingt dan de grootwinkelbedrijven met kleinere vrachtauto's te gaan rijden. Het gevolg is echter dat er dan wel rond minimaal twee maal zoveel vrachtwagenbewegingen komen. Dit juist nu we met bundeling de aantallen auto's willen beperken. Vandaar dat het college er voor kiest om met deze bedrijven uit te gaan van het huidige formaat vrachtauto's en met hen te komen tot de volgende afspraken: dat alleen in de vroege ochtend (als er nog minder verkeer is) de bevoorrading plaats heeft, gebruikgemaakt wordt van de in 2016 met de branche overeengekomen aan- en wegroutes voor de binnenstad en dat gebruik wordt gemaakt van aanwezige laad- en losvoorzieningen. Voor het aanpassen van bestaande laad- en losplaatsen is in de begroting 2018 een budget van € 20.000 opgenomen. Overigens maken de vrachtauto's die de grootwinkelbedrijven bevoorraden 20 procent uit van het totaal aantal bestel- en vrachtauto's dat de detailhandel beleverd.

Ad. 2: Verladers en leveranciers

Dit zijn de vervoerders zonder binding met een eigen filiaal. Ze rijden voor meerdere klanten en hebben vrijwel in alle gevallen nu al een eigen distributienetwerk. Waarbij via eigen regionale centra spullen worden overgeladen om met kleinere voertuigen de binnenstad in gereden te worden. Zo heeft bijvoorbeeld Post NL een overslagcentrum op het bedrijvenpark Spaarnwoude. Door de bundeling die daar al toegepast wordt rijden deze busjes volgeladen door de stad voor de bezorging. Post NL doet nu ook proeven met elektrische busjes “de Goupil”. Momenteel wordt onderzocht of deze ingezet kan worden in 2018 voor de gemeente Haarlem. Daarnaast draait Post NL een proef om naast het bezorgen ook direct retourstromen van pakketten te faciliteren.

Ad. 3. Lokale ondernemers

Bij de lokale ondernemers zien we diverse vervoersbewegingen. Sommige ondernemers hebben hun eigen logistiek georganiseerd met eigen voertuigen. Andere worden deels bevoorrad middels grote voertuigen waarin ze in een keer veel goederen geleverd krijgen en daarnaast voor de overige producten of nabestellingen door pakketleveranciers. Ook voor deze goederen geldt dat bundeling niet altijd mogelijk is en overslaan op een distributiecentrum alleen leidt tot extra kosten. Met lokale ondernemers richten we ons vooral op degenen die een eigen bevoorrading kennen. Daar is in de samenwerking het meeste rendement te halen, hoewel het over het geheel van de bevoorrading gaat om kleine hoeveelheden aan goederen.

5. Uitgangspunten

Voor de verkenning zijn gesprekken gevoerd en workshops gehouden met bedrijven, brancheorganisaties van verladers en eigenvervoerders (TLN en evofenedex). Ook hebben twee congresbijeenkomsten plaats gehad waarin met ondernemers over de haalbaarheid van het bundelen van stromen voor Haarlem is gesproken.

Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er dient voldoende draagvlak op termijn te zijn bij ondernemers, verladers. Zij zullen (uiteindelijk) het distributiecentrum moeten dragen en hier het belang van inzien (ook voor de eigen bedrijfsvoering).
- Het distributiecentrum moet (na een zekere aanloopperiode) kunnen draaien op een commercieel sluitende businesscase.
- Er kan, gelet ook op beschikbare middelen van de gemeente, geen sprake zijn van investeringen die structureel ongedekt blijven.
- Opdrachtgevers van leveranties (horeca en winkeliers) dienen een distributiecentrum in hun opdrachtverlening te ondersteunen. Ofwel: het gaat niet alleen om de aanbieders van goederen (leveranciers en verladers), maar ook en wellicht zelfs vooral om winkeliers en horecabedrijven die de goederen via hen bestellen.

6. Bevindingen per uitgangspunt

Als we inzoomen op deze uitgangspunten, dan ontstaat het volgende beeld:

Geen draagvlak en belang bij ondernemers en verladers

Er is op dit moment niet of onvoldoende draagvlak. Brancheorganisaties en marktpartijen zijn niet bereid hun zelfstandige positie prijs te geven en richten zich op de verduurzaming van hun eigen vloot aan voertuigen. Het is op dit moment trekken aan een dood paard. Wel is naar aanleiding van de gesprekken een samenwerking ontstaan tussen lokale ondernemers. Die samenwerking vormt een bouwsteen voor verdere verduurzaming en bundeling.

Geen sluitende businesscase

In ons land zijn de afgelopen jaren veel pogingen gedaan om een (kleinschalig) onafhankelijk stedelijk distributiecentrum van de grond te krijgen. Dit is nergens nog van de grond gekomen.

Er zijn enkele voorbeelden: in Delft is in een pilotproject tussen de gemeente en een dochteronderneming van Post NL een stedelijk distributiepunt op kleine schaal van de grond gekomen. De voortgang is moeizaam en het minimaal aantal afnemers om tot een sluitende businesscase te komen wordt niet bereikt. Vanwege de resultaten is

Post NL vooralsnog niet bereid om in Haarlem een tweede pilot te starten. Overigens staat de gemeente Delft bij dit project, dat een marktaandeel heeft van rond 3 procent, garant met een jaarlijkse bijdrage van rond een ton aan subsidie.

De gemeente Nijmegen is de afgelopen jaren actief bezig geweest met stedelijke distributie. En is het project: Binnenstadservice (BSS) Nijmegen gestart met als doel het aantal leveringen naar de binnenstad te verminderen door leveringen te bundelen aan de rand van de stad. BSS Nijmegen geeft ondernemers in de binnenstad de keuze om hun goederen niet meer in de winkel te ontvangen, maar in een distributiecentrum. Het distributiecentrum zorgt er voor dat de goederen in één keer bij de ondernemer komen. Het project draait nog steeds, echter met zeer weinig volume. Het werkt naast alle overige distributiekanaal van verladere en is in feite gebouwd op dezelfde principes.

In Haarlem willen we via de koploperuitwerking (zie paragraaf 8) op termijn op lokale schaal ook een dergelijke opzet bereiken.

Ons zijn geen voorbeelden bekend waarbij een algemeen distributiecentrum operationeel is zonder een forse gemeentelijke bijdrage. Dit impliceert dat de overheid (substantieel) moet bijdragen.

Geen draagvlak bij ondernemers die inkopen

Er blijkt nog weinig draagvlak bij ondernemers (winkeliere, horeca bedrijven) om bij hun inkopen voorwaarden aan de markt op te leggen om gebundeld goederen aangeleverd te krijgen. Van de ondernemers in de binnenstad is 46% tegen een distributiecentrum.

(Bron: Stedelijke Distributie in de Haarlemse Binnenstad, uitgevoerd door City Management Groep).

Ook het gebruik van een goederenuitgiftepunt op een centraal punt in een straat wordt nog terughoudend ontvangen. 70% van de ondervraagde ondernemers in de binnenstad geeft aan daar geen gebruik van te gaan maken. Slechts 5% zegt dat ze er gebruik van zouden maken.

Het is noodzakelijk dat ondernemers een voordeel gaan zien van gebundelde levering en dat we het draagvlak hiervoor vergroten. Daarom zijn wij samen met de partners uit de Centrum Management Groep nu in gesprek om te bepalen onder welke condities men wel bereid is om in de opdrachtverlening gebundelde aanlevering af te dwingen. Goede voorbeelden zeggen hierbij meer dan woorden om te overtuigen. Deze hopen wij nu samen met de koploperbedrijven aan ondernemers te laten zien. Wij zullen per straatvereniging van winkeliere en horeca het gesprek aangaan en met elkaar kijken waar we stapsgewijs rond het bundelen van goederenstromen en gericht opdrachtgeverschap van samenwerkende winkeliere kunnen komen.

Juridisch niet afdwingbaar

De gemeente kan juridisch niet direct afdwingen dat partijen hun goederen gaan aanleveren bij een stedelijk distributiepunt. Wel kan de gemeente uiteraard algemeen verbindende milieuvorwaarden stellen via bijvoorbeeld de plaatselijke verordening, of deze vastleggen in een omgevingsplan. Maar dan gaat het om voor iedereen gelijk geldende regels over bijvoorbeeld de breedte van een voertuig dat in een bepaalde straat wel of niet is toegestaan, of over de laad- en losvoorwaarden in bijvoorbeeld de voetgangerzone van het winkelgebied.

Wat we hier tot 2025 doorvoeren aan restrictiemaatregelen voor vervuilende bestel auto's is hierop gebaseerd.

De gemeente kan zich niet zomaar inmengen op de vrije markt van ondernemers. Hiervoor zijn regels opgenomen in de Mededingingswet (Markt en Overheid) en in de Staatsteun.

Als de gemeente goederen of diensten op de markt aanbiedt, treedt zij op als onderneming. In die gevallen dat de gemeente zich als ondernemer gedraagt, moet zij zich houden aan de gedragsregels van de 'Wet markt en overheid'. De Autoriteit Consument & Markt (ACM) houdt toezicht op de naleving van deze regels.

Staatssteun is een ongeoorloofde inbreuk in de vrije markt door een overheid. Dit betekent dat, ook al zouden we het willen, een verplichte levering via een stedelijk distributiepunt niet valt af te dwingen. En voor alle ondernemers dienen gelijke voorwaarden te gelden.

Draagvlak is nodig om juridische obstakels te omzeilen. En dat draagvlak is er zoals aangeven op dit moment nog niet.

7. Aanpak met koploperbedrijven

Uit de analyse blijkt dat op dit moment bij de branche onvoldoende wil en draagvlak bestaat om aan een distributiecentrum te werken. Onze analyse is dat, ook al zou de gemeente theoretisch bereid zijn hier zelf fors in te investeren, dan nog zal men het nog niet willen gebruiken.

Wellicht verandert dit in de loop der jaren, maar nu staan inspanningen om het te realiseren niet in verhouding tot het resultaat.

Wel is er draagvlak bij lokale ondernemers om gefaseerd toe te werken naar meer bundeling van goederenstromen. Daarop willen wij dan ook nu vanuit de Green Deal-afspraken die er zijn de inzet richten. Waarbij uiteraard ontwikkelingen om het te verbreden met boven lokale partners onderwerp van aandacht blijft.

Zo blijven wij vooral in MRA-verband inzetten om goederenstromen op grote schaal te bundelen. Dit in lijn met de MRA-doelstelling om voor de hele metropoolregio de goederen logistiek te willen gaan bezien.

Door deze samenwerking kan, op termijn in afstemming met de branche, mogelijk wel een distributiepunt tot stand komen. Via autonome inzet als gemeente is dit nu zoals is gebleken met landelijke en of regionaal opererende ondernemers niet haalbaar.

Lokaal gaan wij nu wel de kansen voor bundeling aangrijpen. Hiertoe is met lokale ondernemers de samenwerking gestart als zogenaamde koploperbedrijven. Eén van de gedachten daarbij is om met kleine voorbeelden andere ondernemers te bereiken en zo stap voor stap een ketting op gang te brengen van meer en meer samenwerking.

Daarnaast starten we diverse 'living labs' om in de praktijk te kunnen ervaren en toetsen wat Haarlem helpt om te komen tot een veilige, leefbare en duurzame stad. Hieronder geven we van een aantal 'living labs' aan wat we gaan doen. In 2018 zal de commissie nader over de voortgang worden bericht.

1. Bundeling van goederen Beentjes en Mark de Kroon.

Vanuit de koploper groep worden goederen onderling uitgewisseld om te meest effectieve beleving te komen voor beide partijen. Hiermee bereiken we dat er minder vervoersbewegingen in de stad plaatsvinden.

2. Samenwerking Bidfood en Bubble post

Bidfood gaat in 2018 hun bevoorrading uitbesteden aan Bubble post waarmee de bevoorrading met duurzame voertuigen zal plaatsvinden.

3. Pilot Gierstraat

Met de lokale ondernemers, City managementgroep en bewoners in de Gierstraat onderzoeken we de mogelijkheid om het bezorgen van de pakketdiensten te laten plaatsvinden op 1 vaste locatie. Hiermee is er een 100% bezorgdrop door de pakketdiensten, waardoor er minder vervoerstromen nodig zijn. Tevens door dit aan de buitenkant van de straat te positioneren zullen er minder voertuigen in de Gierstraat staan en doorheen rijden, wat de veiligheid en leefbaarheid ten goede zal komen.

4. Buurtmus

Buurtmus is een inmiddels zelfstandig lopende onderneming die de retourstroom van pakketten van bewoners organiseert. Bewoners kunnen hun pakket via Buurtmus duurzaam laten ophalen tussen 18.00 en 20.00 uur 's avonds. Hiermee bereiken we dat bewoners niet zelf hun pakket naar een afgifte punt hoeven te brengen. Onderzocht wordt of we deze manier van werken ook kunnen inzetten voor de last mile bezorging van pakketten.

5. 2Dok

2Dok start in Den Haag met het opzetten van een distributiecentrum voor het bundelen van goederen met lokale partners. Inmiddels zijn we in gesprek om te onderzoeken of deze aanpak ook voor Haarlem mogelijk is. Opzet is dat marktpartijen een coöperatie vormen die gezamenlijk de goederen via een distributiecentrum aan de rand van de stad duurzaam bezorgen bij de winkels. In het eerste kwartaal van 2018 willen we hier vervolg aan geven.

6. Slim en Schoon en de Groene Mug sticker

We willen de voertuigen van vervoerders die nu al duurzaam rijden voorzien van de Groene Mug sticker. Hiermee laten we aan de buitenwereld zien welke vervoerders duurzaam rijden, om zo te komen tot nog meer initiatieven vanuit de stad voor duurzaam vervoer.