

Stadsronde – 29 maart 2016.

Stedelijke distributie –

Stedelijke distributie is reeds decennia een onderwerp waar aan gewerkt wordt.

Tot 2006 zijn er in Europa ruim honderd initiatieven geweest, met als doel het realiseren van een overslagpunt of depot aan de rand van de stad en het gebundeld de stad in brengen van goederen. Er is vastgesteld door Hans Quak bij zijn promotie studie aan de TU Delft, dat al deze initiatieven zijn gestopt nadat de subsidie periode werd beëindigd. Daarmee is het geloof in deze werkwijze in de jaren voor 2006 langzaam verdwenen.

Een positieve uitzondering hierop vormt Binnenstadservice. Binnenstadservice is gestart in 2008 en heeft in 10 steden in Nederland een bedrijf neergezet. Maastricht is 1 van de steden waar zich een Binnenstadservice bedrijf bevindt. Dit bedrijf opereert volledig zelfstandig en op eigenkracht. De gemeente Maastricht heeft met een opstart subsidie deze oplossing mede in het zadel geholpen. Sinds 2011 draait Binnenstadservice Maastricht op eigen kracht.

In de Beatrixhaven is een overslag locatie voor alle goederen die de stad in moeten en die vanuit de stad Maastricht worden verstuurd. Het is een openbare voorziening waar iedereen gebruik van kan maken. De manier waarop ondernemers hier gebruik van maken bepalen zij zelf. Dit alles is maatwerk. De Bijenkorf heeft een andere behoefte dan Dominicanen Boekhandel. Beiden zijn klanten die veel baat zeggen te hebben de dienstverlening van Binnenstadservice.

Maastricht mag zich gelukkig prijzen dat deze voorziening er is. Dit maakt dat de stad zou kunnen kiezen voor een ander beleid ten aanzien van toegang, het toelaten van voertuigen in de binnenstad.

Binnenstadservice is een goede oplossing voor Maastricht. Bijna iedereen vindt het een logische oplossing en ziet ook voor alle belanghebbenden voordelen.

Waarom wordt er dan nog maar zo beperkt gebruik van gemaakt? Waarom verandert het straat beeld dan nog niet? Waarom rijden er dan ook nog zoveel voertuigen na 11.00 uur door de stad?

Ik werk reeds 8 jaar ononderbroken aan stedelijke distributie in zo'n 5 verschillende steden in Nederland.

Naar mijn mening heeft de markt nu geen probleem. Er is sprake van venstertijden, maar deze worden losjes toegepast en al nagenoeg niet gehandhaafd. Daarnaast krijgen vele partijen ontheffingen omdat de gemeente wordt overtuigd van de noodzaak toch in het centrum te mogen komen.

Dan hebben zowel de winkeliers als ook de toeleveranciers geen probleem. De goederen komen toch wel aan op de plaats van bestemming. Ondernemers zijn over het algemeen van mening dat de auto die in de weg staat de auto is die bij andere ondernemers komt en niet bij hen. Zelf vormen zij niet het probleem.

Conclusie:

Maastricht wil de verblijfskwaliteit in de stad verbeteren. Ten aanzien van het distributieverkeer is het geluid vaak dat de markt dit moet oplossen. Ondernemers samen met vervoerders en leveranciers. Dit laatste gaat niet gebeuren, omdat er geen noodzaak is om te veranderen.

Wanneer we willen dat er iets veranderd in de verkeersbewegingen van het goederen vervoer, zal de gemeente de randvoorwaarden moeten stellen én deze ook strak moeten handhaven.

Ik pleit voor aanscherping van de voorwaarden en het aanscherpen van de venstertijden. Vervolgens moeten deze strak worden gehandhaafd. Dan verandert de markt vanzelf.

Als eerste zou de gemeente zelf moeten veranderen en alle goederen die zij besteld via het depot moeten laten bezorgen.

1 auto per dag aan de deur van ieder adres in de stad geeft een enorme verschoning van het straatbeeld.

Wanneer dan 5 adressen naast elkaar ook nog dezelfde auto op bezoek krijgen, dan verschoont de stad nog verder. De markt kan dit, het overslagpunt is reeds aanwezig in Maastricht. Daarmee is er een oplossing voor de markt, wanneer de gemeente haar beleid aanscherpt.

Max Prudon