



Jaartal / nummer
2011 / 079

Naam
Beleidsregels Duurzame Differentiatie (2011)

Publicatiedatum
13 juli 2011

Opmerkingen

- **Vaststelling** van de beleidsregels bij besluit van Burgemeester en Wethouders d.d. 4 juli 2011, agendapuntnummer. 3.9, registratienummer 11.0003654.

Beleidsregels Duurzame Differentiatie

Eenzijds is het goederenvervoer van essentieel belang voor het in stand houden van de economische vitaliteit van onze (binnen)stad, waarvoor de aanvoer van goederen en de afvoer van retouren en het ophalen van afval een levensader is.

Anderzijds heeft het goederenvervoer gevolgen voor de luchtkwaliteit, leefbaarheid en veiligheid. Er is daarmee een maatschappelijk belang voor het opzetten en uitvoeren van een beleid dat is gericht op slimmer, schoner en veiliger bevoorraden van de binnenstad.

Ook is het goederenvervoer van invloed op het bereikbaarheidsvraagstuk in onze stad. Door het invoeren van een avondvenster creëren we een spreidingsmogelijkheid en daarmee de randvoorwaarden voor distributie in de dagranden (in de vroege ochtend of latere avond). Waarbij op tijden dat het (rijks)wegennet minder belast wordt het juist voor deze vervoerscategorie juist aantrekkelijk kan zijn om dan de bevoorradingsrit te plannen. Door het beroepsgoederenvervoer deze keuzemogelijkheid te bieden, is het de verwachting dat een verschuiving plaatsvindt naar die momenten, dat het rustiger is op de weg. Hierdoor ontstaat ruimte in de drukkere spits, hetgeen de bereikbaarheid van onze stad ten goede komt. Behalve het stadscentrum kan deze praktijk op termijn ook doorgetrokken worden naar gebieden buiten het afgesloten stadscentrum.

Door het invoeren van "Duurzame Differentiatie" geven wij uitvoering aan het coalitieakkoord en bevorderen wij de transitie naar schone brandstoffen. We creëren voor schone(re) voertuigen een rendabeler marktsituatie waarin stadsdistributie-specialisten op een economisch gezonde en gelijkwaardige basis kunnen opereren en feitelijk via marktconform beleid beloond worden.

Het is duidelijk dat een voorkeursbeleid de ontwikkeling van de markt voor gespecialiseerde vervoerders sterk kan versnellen, maar ook dat de ontwikkeling en invoering hordes zijn die steden afzonderlijk moeilijk kunnen nemen. Daarom is intensief overlegd met buurgemeente Arnhem (als enige buurgemeente met een binnenstadsafsluiting), het ministerie van EZ en kennisinstituut Connekt.

Een gedifferentieerd voorkeursbeleid is gericht op het geven van meer ruimte (tijd) aan koplopende partijen zodat ze een aantrekkelijk alternatief vormen voor aflevering binnen de bestaande venstertijden. Met de introductie van de Duurzame Differentiatie stimuleren we bedrijven dan ook om slimmer gebruik te maken van de tijden waarop de belasting van het wegennet minder groot is (de avonduren). Door de markt hierbij uit eigen beweging te laten kiezen voor een hogere beladingsgraad (bedrijfseconomisch interessant), reduceren we het aantal voertuigbewegingen van bevoorradingsverkeer in onze stad.

Daarbij gaat duurzaamheid hand in hand gaat met veiligheid, leefbaarheid maar ook bereikbaarheid.

Overigens sluit de invoering van dit differentiatie beleid aan bij de door de gemeente Nijmegen op 11 november 2010 ontvangen "lean and green" status, dit houdt in een doelstelling van 20% CO2 reductie in 2012 met een doorkijk naar 30% in 2015.

Wij stellen dan ook voor om het Duurzame Differentiatie beleid te introduceren. Daarbij gaat het om voertuigen die voldoen aan de volgende normen:

- Uitstootnorm: Nu Euro V, EEV (op den duur te vervangen door Euro VI en beter) en CO2 uitstoot arm (zie ook tabel 1)
- Aandrijfgeluid: Norm PIEK (aantoonbaar via Piek Certificaat 72 dB(A) bron, 65 dB(A) gevelbelasting¹)

Dit zijn in ieder geval de voertuigen die elektrisch ("zero emission"), hybride of met gasmotoren zijn aangedreven. Daarnaast worden tot 2014 hieronder ook de bestaande dieselveertuigen die voldoen aan de Euro V of beter geschaard (bron: Memo Connekt "Schone voertuigtechnologie, populatie en

¹ Om de files te omzeilen vindt het bevoorraden van winkels en dergelijke steeds vroeger in de ochtend of later op de avond plaats. In 1998 is in de Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB), besluit detailhandel en ambachtsbedrijven milieubeheer, bepaald hoeveel geluid er tijdens deze dagdelen gemaakt mag worden. Tussen 19:00 en 23:00 uur is het maximale piekniveau 65 dB(A) geluidsbelasting op de gevel gemeten op 7½ meter. (Piek-certificaat)

afschrijvingstermijnen). Gebaseerd op een afschrijfstermijn van 5 jaar na introductie van de betreffende norm, worden enerzijds de door het bedrijfsleven gedane investeringen gewaarborgd en anderzijds de introductie van nieuwe technologie gestimuleerd.

Norm	privilege tot
Euro V	2014
EEV	2015
Euro VI	2017
"Zero-emission"	minimaal 2022

Tabel 1: geldigheidsduur duurzame differentiatie

Deze voertuigen kunnen om niet een ontheffing krijgen om op werkdagen (met uitzondering van zaterdagavond en koopavonden), naast de reguliere venstertijden, aanvullend tussen 18.00 en 23.00, zich in het roadbarrier-gebied te bevinden om daar laad-en-los activiteiten te verrichten.

Het tijdsvenster waarbinnen een en ander zich afspeelt, ziet er dan als volgt uit:

tijdvak	≤06:00	06:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00 - 17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	≥23:00
groepen	huidig beleid													
	alle bevoorradingsverkeer													
	permanente ontheffinghouders													
	stil & schoon (muv za/koopav.)													

Tabel 2: Bevoorradingsvensters

Doordat we intensief met de stakeholders op het gebied van bevoorrading hebben afgestemd, menen we een marktconform beleid te hebben ontwikkeld dat een gezonde businesscase mogelijk maakt. De introductie van de Duurzame Differentiatie proef wordt dan ook gesteund en gevolgd door de Ambassadeur stedelijke distributie, Agentschap.NL en de landelijke netwerkorganisatie Connekt. Daarnaast is in het Programma Duurzame Logistiek van het Ministerie van I&M voor het onderwerp Stedelijke Distributie een focusprogramma gestart. De focus is daarbij gericht op koplopende steden (waaronder Nijmegen) die hun zinnen gezet hebben op het initiëren van een verandering in de stedelijke distributie. Desondanks worden er meerdere evaluatiemomenten ingebouwd om in overleg met de stakeholders de effectiviteit en de werkbaarheid van het beleid te toetsen.