

Regie is vol



De regie lijkt volledig zoek als het gaat over stedelijke distributie. Veel gemeenten en stadsbesturen hanteren eigen regels, waardoor leveranciers door de bomen het bos niet meer zien. En er is grote onenigheid over wie of wat de problemen nu eigenlijk veroorzaakt. ‘Het is tijd voor een Deltaplan.’

door Steven van Aartrijk

Als twee apen voor dezelfde prestatie een stukje komkommer krijgen, zijn ze allebei blij. Maar als de ene opeens een lekker druifje krijgt voor dezelfde prestatie, is de andere niet langer tevreden met het stukje komkommer en gooit het terug. Een gelijke beloning bij een gelijke prestatie: daar komt de uitslag van het uitgevoerde experiment – te zien op YouTube – op neer. Bij het complexe probleem van de stedelijke distributie lijken mensen misschien te veel op apen.

Deze parallel werd onlangs neergelegd tijdens een seminar over stedelijke distributie door docent city logistiek René Spijkerman. Als voormalig apenonderzoeker vond Spijkerman het leuk om zijn oude vakgebied te betrekken bij zijn huidige werkterrein. Maar behalve dat het lolig is, zit er ook een kern van waarheid in. Want het creëren van een bereikbare én leefbare stad eist inspanningen en offers, waarbij de vraag is wie die moet leveren.

Juist dat werd ook duidelijk toen tijdens de bijeenkomst aan aanwezigen werd gevraagd wat nu eigenlijk het grootste probleem is in dit dossier. Er kwam geen eenduidig antwoord. ‘Het probleem is het tijdstip waarop de verkeerspaaltjes omlaag gaan in de binnenstad’, vond de een. ‘De opdrachtgevers van vervoer hebben geen inzicht in de problematiek en laten de chauffeur het maar uitzoeken’, zei een ander.

Onmogelijk

Weer anderen schreven de problemen rondom stedelijke distributie toe aan de snelle groei van de distributie van kleinere pakketjes, te weinig kennis bij overheden, het ontbreken van samenwerking tussen belanghebbenden en een gebrek aan bewustwording bij de bestellende consument. Dat ontlokte een bezoeker de verzuchting dat het eigenlijk onmogelijk is om één boosdoener

aan te wijzen. ‘Er zijn zóveel partijen, en daarmee zóveel belangen. Hoe vinden die werelden elkaar?’

Problemen rondom de bevoorrading van stedelijke gebieden, waarbij deze wel leefbaar moeten blijven, zijn niet nieuw. Zelfs het Rome van 45 voor Christus kende zogenoemde venstertijden. En in Nederland wordt er de laatste twintig jaar actief nagedacht over oplossingen.

De problemen zijn erg divers en de belangen lopen dus nogal uiteen. Stadsbestuurders streven veelal een aangenaam leefklimaat na voor de bewoners in de almaar groeiende binnensteden. Dat betekent dat de luchtkwaliteit op orde moet zijn, dat het verkeer niet vastloopt door – te veel – (lossende) vrachtauto’s, dat er genoeg ruimte moet zijn voor het winkelend publiek en dat de straten veilig blijven te begaan voor fietsers en voetgangers. Om die zaken af te dwingen, voeren ze allerlei regels in voor het vrachtverkeer, zoals voertuigeisen, milieuzones en venstertijden.

Maar die maatregelen druisen vaak weer in tegen de – economische – belangen van verladers, vervoerders, winkeliers en deels ook consumenten. Zij hebben baat bij een goede toegang tot de stad, zodat de winkelgebieden adequaat kunnen worden beleverd.

Omdat veel steden eigen regels hebben, sluiten de verschillende venstertijden van steden dikwijls niet goed op elkaar aan. Bovendien is het de vraag wie in de keten de kosten moet dragen voor duurzame maatregelen. Is dat de verlader, de vervoerder, of moet alles worden doorberekend aan de consument? Moeten gemeenten uit hun fondsen putten om ondernemers te compenseren voor investeringen in milieu- en omgevingsvriendelijke oplossingen? Of moet de centrale overheid de portemonnee trekken om dit alles te faciliteren? En hoe gaan we eigenlijk om met de groeiende stroom bestelbusjes in de stad, die tegenwoordig alles aan huis bezorgen?

De uiteenlopende belangen en groeiende knelpunten kwamen in het vorig decennium scherp op het netvlies van de landelijke overheid te staan. Dat resulteerde in 2005 in de oprichting van de zogenoemde commissie Stedelijke distributie, onder voorzitterschap van Alexander Sakkers. Tussen 2008 en 2011 nam voormalig CDA-



Frits Lintmeijer.



Eric Janse de Jonge.

ledig zoek



politicus en wetenschapper Eric Janse de Jonge het stokje over als 'ambassadeur' voor de stedelijke distributie. De denktanks leverden inzichten en aanbevelingen en droegen oplossingen aan, maar volgens betrokken partijen is hiermee de laatste jaren weinig gedaan. Zij wijten dat aan een gebrek aan regie, ontstaan doordat de regering zijn handen van het dossier aftrok en er geen opvol-

land forse boetes riskeert als er over anderhalf jaar niet voldaan wordt aan de Brusselse eisen. Ook kan er aan de steden een bouwstop worden opgelegd, iets dat zij er 'in tijden van recessie niet bij kunnen hebben'. De wethouders vragen het Rijk daarom om fiscale maatregelen in te voeren die de aanschaf van 'vieze' voertuigen ontmoedigen, geld beschikbaar te stellen voor bedrijven die scho-

'Van de kant van de overheid blijft het ooverdovend stil'

ger kwam voor ambassadeur Janse de Jonge. 'Nationaal is het vraagstuk naar de achtergrond verdwenen. Stedelijke distributie is steeds meer lokaal georganiseerd. Maar dit gebeurt zonder dat het naar een breder perspectief wordt getrokken. Iedereen wil lokaal het wiel uitvinden. Ik schrik als ik ze met ideeën zie komen die tien jaar geleden al eens zijn afgeschoten', merkt Peter Colon van adviesbureau Buck Consultants op tijdens het seminar. Het veelal versnipperde beleid dat verschillende gemeenten en steden hanteren, leidt tot ingewikkelde puzzels voor chauffeurs en planners, zeggen vervoerders en verladers. Zij wijzen er verder op dat venstertijden soms te krap zijn of helemaal niet aansluiten bij de openingstijden van winkels en horeca. Het resultaat daarvan is dat er soms meer vrachtauto's tegelijk worden ingezet tijdens een venstertijd om de beleving voor elkaar te krijgen, iets wat een stadsbestuur natuurlijk helemaal niet beoogt. Een aspect dat nauw samenhangt met de bevoorrading van grote steden, is de luchtkwaliteit. Onlangs stuurden de verkeerswethouders van Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven, Arnhem en Utrecht hierover een brandbrief naar staatssecretaris Wilma Mansveld van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarin waarschuwden ze het kabinet dat ze de Europese normen voor de concentratie van stikstofdioxide in 2015 mogelijk niet gaan halen zonder hulp van de centrale overheid. 'De situatie begint nijpend te worden.' In de brief wijzen de verkeerswethouders erop dat Neder-

ne voertuigen aanschaffen en snelheidsverlagingen door te voeren rondom de grote steden. 'Terwijl steden heel veel doen om de normen in 2015 te halen, blijft het van de kant van de overheid ooverdovend stil. Ook op onze brief hebben wij nog geen antwoord gekregen', zegt de Utrechtse verkeerswethouder Frits Lintmeijer pakweg twee maanden na het versturen van de brief. Lintmeijer (GroenLinks) constateert dat stedelijk verkeer en vervoer in het vorige en het huidige kabinet geen hoge prioriteit heeft. Volgens hem moeten

A4-tje voor Aad

Het onderwerp stedelijke distributie moet nadrukkelijker op de agenda komen te staan in Nederland. Daarover leken aanwezigen tijdens het onlangs gehouden seminar 'City Logistiek' in Amsterdam het eens. Sterker nog, de aanwezige verladers, vervoerders, ondernemers, wetenschappers, consultants en gemeentefunctionarissen besloten ter plekke om een korte weergave van al hun kennis en ideeën over stedelijke distributie kort samengevat op te sturen naar Aad Veenman, voorzitter van het Strategisch Platform Logistiek (SPL).

Dit platform heeft zes speerpunten, maar stedelijke distributie behoort daar niet toe. Het mocht de pret niet drukken. Alexander Sakkers, dagvoorzitter van het congres en voormalig voorzitter van de commissie Stedelijke distributie: 'We noemen het de verklaring van Amsterdam en sturen het naar SPL-voorzitter Aad Veenman. We moeten een signaal geven. Want wat we heel erg nodig hebben, is coördinatie en een ambassadeur.'

'Schultz laat ons stikken'

Volgens Milieudefensie laat minister Melanie Schultz van Infrastructuur en Milieu 'de steden stikken'. Terwijl steden steeds beter hun best doen om de luchtkwaliteit te verbeteren, laat het Rijk het afweten, aldus de organisatie. 'Schultz toont geen enkele ambitie om luchtvervuiling echt aan te pakken', aldus Ivo Stumper van Milieudefensie. 'De lucht wordt in Amsterdam en Rotterdam zelfs onnodig viezer door het verhogen van de maximumsnelheid op stadssnelwegen. Gezonde lucht is voor de minister duidelijk geen prioriteit.' Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft laten weten in het kader van het nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit in contact te gaan treden met de grote steden. De steden op hun beurt nemen steeds zwaardere maatregelen. Zo gelden er sinds 1 juni strengere eisen voor de toegang tot de milieuzones in Amsterdam.



steden steeds hardere maatregelen nemen omdat generiek beleid vanuit de centrale overheid achterwege blijft. In dat verband vindt de wethouder ook dat het wegvallen van de ambassadeur voor stedelijke distributie leidt 'tot nieuwe stilstand'. Lintmeijer: 'Ik zie in landen om ons heen dat ze volop bezig zijn met duurzame innovatie. Daar wordt gesproken over een witboek transport, over stedelijke mobiele plannen, kortom over sustainable urban mobility plans. Nederland wordt wat dat betreft links en rechts ingehaald.'

Lintmeijer staat bekend als een wethouder die ver durft te gaan. Vorig jaar kondigde hij aan dat vervuilende personenauto's zouden gaan worden geweerd uit het centrum van Utrecht. Het zou dan gaan om dieselauto's ouder dan acht jaar en benzinauto's ouder dan twaalf jaar. Ook kondigde hij een strenger regime aan voor bestelauto's: de milieuzone voor vrachtauto's in het centrum van de stad zou vanaf 2013 ook gaan gelden voor bestelauto's. Van dit plan werd een tijdje niets meer gehoord, maar Lintmeijer is nog steeds vastbesloten deze maatregel in te voeren. 'Het ligt voor bij de raad, als onderdeel

van een groter pakket maatregelen. Als die ermee instemt, gaan we het sowieso invoeren. Als het erdoor komt, verwacht ik dat het uiterlijk in het laatste kwartaal van 2014 is gerealiseerd', aldus de wethouder. Lintmeijer wil de kentekengegevens van een voertuig koppelen aan de uitstootgegevens. Hij hoopt dat het Rijk wil meehelpen met het in kaart brengen van deze data, zodat die ook in andere gemeenten kunnen worden gebruikt. 'Uniformering zou helpen, zodat verladers niet met 27

transportorganisatie TLN wijzen er echter op dat tweederde van alle gezondheidskosten van het wegverkeer niet door vrachtauto's wordt veroorzaakt. Volgens de twee organisaties is het aandeel van de vrachtauto in de totale uitstoot van NO_x (stikstofoxide) 12,2 procent en is dat bij fijnstof niet meer dan 3 procent. Volgens hen is het dus belangrijk dat bij het nemen van maatregelen ook andere verkeersdeelnemers worden betrokken. EVO en TLN wijzen er ook nog maar eens op dat de trans-

'Er moet een convenant worden gesloten waarin de koers voor tien jaar is vastgelegd'

verschillende pasjes of stickers hoeven rond te rijden tussen de verschillende gemeenten.'

Uit onderzoek blijkt dat luchtverontreiniging er ook voor zorgt dat duizenden mensen in Nederland gemiddeld enkele maanden korter leven. Verladersorganisatie EVO en

portsector al jaren hard bezig is met de terugdringing van de uitstoot van schadelijke stoffen. Vrachtauto's zijn volgens de organisaties sinds 1990 zo'n negentig procent schoner geworden, onder meer door strenge emissienormen. De Nederlandse transportsector investeert – on-

Groene initiatieven in stadsdistributie

In veel steden wordt hard aan de weg getimmerd als het gaat om duurzame stadsdistributie. Zo maakte in 2009 de zogenoemde Cargohopper zijn eerste ritten door Utrecht. Dit compacte, smalle voertuig rijdt geruisloos en zonder uitlaatgassen publieksvriendelijk door de oude binnenstad. De Cargohopper is een initiatief van Hoek Transport in Utrecht. Goederen worden afgeleverd in een distributiecentrum buiten de stad. Daar worden ze op route gebundeld en in zendingen verdeeld. Deze gaan niet in een bestelauto, maar in minicontainers die naar een overslagpunt vlakbij het centrum worden vervoerd en daar op de Cargohopper gezet. Twee mensen bezorgen de pakketten vervolgens snel, schoon en geruisloos bij de winkeliers, zonder het overige verkeer te

hinderen. De Cargohopper is niet gebonden aan venstertijden. Volgens Hoek Transport kan één Cargohopper daardoor het werk van acht bestelauto's doen. Het concept is succesvol, zo blijkt inmiddels. Na drie jaar in Utrecht te hebben rondgereden, wordt de elektrische 'treinauto' sinds kort ook gebruikt in Enschede. Deze gemeente ziet verschillende voordelen in de Cargohopper: goed voor het milieu, het aantal vervoersbewegingen neemt af en het straatmeubilair gaat langer mee. Daarnaast ziet de gemeente kansen om mensen met een arbeidsbeperking te helpen chauffeur te worden op een Cargohopper. Ook Amsterdam is van plan de Cargohopper te introduceren, maar de hoofdstad is betrokken bij veel meer duurzame projecten op het gebied van stedelijke distributie. Zo

is er 020stadsdistributie.nl, een initiatief van vervoersbedrijf Duncker uit Amsterdam. Elektrische voertuigen voeren de fijnmazige distributie uit van koel-, vries- en droogproducten in de binnenstad van Amsterdam. Onder het motto 'vracht door de gracht' maakt Mokum Mariteam gebruik van de bestaande waterwegen, zoals dat vroeger ook gebeurde in de hoofdstad; pas de afgelopen eeuw is het stedelijk vervoer van het water verschoven naar de weg. Mokum Mariteam heeft schepen met een stille en schone elektromotor. Ze brengen goederen naar de plaats van bestemming en leveren die af door middel van een hydraulische kraan. Bedrijven als PostNL, Marqt en bouwgroothandel Van Keulen zijn in Amsterdam bezig met het opzetten van af-



danks de zware economische crisis – al jaren veel op het vlak van milieu, met als uitkomst dat het Nederlandse vrachtautopark tot de schoonste van Europa behoort, aldus de belangenorganisaties.

Aanbevelingen

Ook Eric Janse de Jonge had in zijn tijd als ambassadeur stedelijke distributie veel last van het versnipperde beleid per regio, zegt hij na afloop van het seminar over stedelijke distributie. 'We moesten onze agenda per gemeente, per wethouder onder de aandacht brengen. Dat verliep erg moeizaam en kostte heel veel tijd en energie.' Wat hij vooral heeft gemerkt in zijn drie jaar ambassadeurschap, is dat de Vereniging Nederlandse Gemeenten 'altijd schitterde door afwezigheid'. 'Het zou goed zijn als de VNG zich opwerpt als hét aanspreekpunt namens de gemeenten. Zodat stedelijke distributie volgend jaar, als de gemeenteraadsverkiezingen worden gehouden, duidelijk in alle verkiezingsprogramma's is opgenomen', aldus Janse de Jonge. Om oplossingen te bereiken op het terrein van de stedelijke distributie, komt hij met een reeks uiteenlopende aanbevelingen. 'Kijk goed hoe anderen het doen, zowel in eigen land als over de grens', adviseert hij. Zelf heeft hij gezien hoe in Parijs succesvol 's nachts huisvuil wordt opgehaald en hoe in Londen het metronet wordt gebruikt voor goederenvervoer. Daarnaast moet volgens Janse de Jonge de klant meer centraal komen te staan in het beleid. Bestellingen kunnen volgens hem op verzoek ook aan de rand van de stad worden afgeleverd in een citybox. En consumenten die iets bestellen, moeten beter worden geïnformeerd over het tijdstip waarop hun zending aan huis wordt afgeleverd, bijvoorbeeld via sms, zodat de pakketbezorger niet voor een gesloten deur staat en een tweede rit moet inplannen. Daarnaast wil Janse de Jonge staffels aanbrengen in de kosten voor het aan huis bezorgen. Iemand die een pakketje binnen 24 uur wil hebben, betaalt bijvoorbeeld een euro. Binnen 48 uur is dat vijftig eurocent en bij een lange-

re wachttijd is het gratis. 'Op die manier is het gemakkelijker voor verladers en vervoerders om pakketjes te bundelen waarvan de bezorgadressen bij elkaar in de buurt liggen.' Ook vindt de oud-ambassadeur dat overheden wel moeten zeggen hoe schoon ze het willen hebben, maar niet de techniek moeten voorschrijven.

Al met al is volgens de oud-ambassadeur een convenant nodig tussen de logistieke sector, gemeenten en de overheid. 'Noem het een deal, een Deltaplan of een vliegwiel voor de toekomst. Duidelijk is in elk geval dat er een convenant moet worden gesloten waarin de koers voor tien jaar is vastgelegd. Want pas als je zekerheid hebt, durf je milieuvriendelijke investeringen te doen.' Zelf is Janse de Jonge positief over de toekomst. 'In Nederland is immers alle kennis al in huis.'

Belonen

Het door Janse de Jonge voorgestelde convenant moet ervoor zorgen dat ondernemers weten waar ze aan toe zijn en wat ze kunnen verwachten. Want zoals de zaken nu geregeld zijn, is onduidelijk wie eigenlijk de rekening betaalt voor duurzame innovaties. Sommige transporteurs stellen dat verladers hen langdurige contracten beloven als ze innoveren, maar dat ze die toch niet krijgen als puntje bij paaltje komt. En er is wrevel over dat een schone vrachtauto binnen venstertijden vracht aflevert die vervolgens door de winkelier verder wordt verdeeld over de verschillende vestigingen in een vervuilende oude bus. Tijdens het seminar vertelde een ondernemer dat hij op eigen initiatief vijf aardgasvoertuigen had aangeschaft. 'Ik werd voor die dure investering alom geprezen. Maar op enig moment kreeg ik spijt, want voordeel had ik er niet van. Toen besloot Utrecht opeens dat ik met mijn voertuig op de busbaan mag en langer in voetgangersgebied mag blijven. Misschien ben ik nu om die reden toch blij dat ik de aanschaf heb gedaan. Zo zie je dat belonen helpt.' Dus graag een trosje rijden in plaats van een stukje komkommer. ●

EVO en de praktijk

Voor sommige ondernemers zijn de regels rondom stedelijke distributie zo knellend, dat zij de hulp inroepen van belangenbehartiger EVO. Dat deed ook Marcel Blok uit Doesburg, leverancier van horeca- en bakkerijproducten. Door een verandering in het gemeentelijke beleid van Arnhem kon hij plots niet meer met zijn auto 's middags bij zijn klanten komen. Volgens de nieuwe regels moest de belevering voortaan tussen zes en elf uur 's ochtends gebeuren of moest Blok een onthefing aanvragen. Die kreeg hij echter niet omdat hij niet aan de voorwaarden voldeed.

Maar leveren in de ochtend was voor Blok geen mogelijkheid. De logistiek van zijn bedrijf is volledig ingesteld op de vraag van zijn klanten. Zelf krijgt hij in de ochtend producten aangeleverd. Pas daarna worden de orders verzameld en worden de producten bewerkt, zoals het op bestelling raspn van kaas. Daardoor kan Blok pas later in de middag beginnen met afleveren. Door de veranderde regels moest hij nu met zijn steekwagen vol dozen en emmers door de binnenstad lopen. Dat kostte veel tijd en was bij slecht weer erg onplezierig.

EVO zette juridische hulp in en ging voor Blok de dialoog aan met de gemeente Arnhem. Uiteindelijk was een gang naar de rechter niet nodig en kreeg Blok, net als een paar andere bedrijven in de binnenstad, dispensatie.

Ook de gemeente Middelburg kondigde onlangs aan om de overlast van bevoorrading in de binnenstad te gaan beperken. De stad was van plan om ondernemers te dwingen om hun transportstromen te laten verlopen via logistiek dienstverleners, die een concessie zouden krijgen om de goederen voor hun klanten te bundelen en af te leveren. Ook zouden veel ontheffingen op venstertijden worden ingetrokken. Daarnaast wilde de gemeente de venstertijden verkorten.

Door tussenkomst van EVO heeft Middelburg afgezien van de concessieverlening aan logistiek dienstverleners. EVO had de gemeente erop gewezen dat zo'n situatie zou leiden tot te grote negatieve economische gevolgen en verlies van flexibiliteit voor het bedrijfsleven. Middelburg beperkt wel de verleende ontheffingen en scherpt de venstertijden aan.

Zo oud als de weg naar Rome

Ruim tweeduizend jaar geleden waren er ook al bepalingen op het gebied van stedelijke distributie, zo blijkt uit een bewaard gebleven inscriptie uit 45 voor Christus: 'Kea Vitae in ureum Roman shunt runt intra Kea loc, bui continentie habitatur, ne quis in eis vieis post K. Ianuar. primas plostrum interdiu post solem ortum, neve ante horam X diei ducito agito, nisi quod aedium sacrarum deorum inmortalium caussa aedificandarum operisve publice faciumdei causa advehei portari oportebit, aut quod ex urbe exve ieis loceis earum rerum, quae publice demoliendae locatae erunt, publice exportarei oportebit, et quarum rerum caussa plostra h.l. certeis hominibus certeis de causeis agere ducere licebit.'

De vertaling luidt als volgt: 'Op de wegen die er in de stad Rome zijn of zullen zijn binnen het gebied waar aaneengesloten zal worden gewoond, mag niemand na 1 januari aanstaande een wagen overdag na zonsopgang en vóór het tiende uur van de dag voeren of leiden, behalve als voor het bouwen van tempels van de onsterfelijke goden of voor het uitvoeren van een werk van staatswege iets zal moeten worden aangevoerd of getransporteerd, of als uit de stad of van die terreinen iets van die dingen waarvan de afbraak van staatswege zal zijn aanbesteed, van staatswege zal moeten worden afgevoerd, en behalve in die gevallen waarin het volgens deze wet aan bepaalde personen om bepaalde redenen zal zijn toegestaan wagens te voeren of te leiden.'

Bron: rapport stedelijke distributie 'Samen gaan voor resultaat', uit 2004

haalpunten, het leveren van pakjes op afspraak, het vervoer over water van bouwmaterialen en het ondergronds afhandelen van afvalstromen. Amsterdam doet daarnaast evenals Rotterdam mee met het Europese project Frevue. De bedoeling is dat bedrijven gesubsidieerde elektrische voertuigen en oplaadpunten aanschaffen, zodat het goederenvervoer elektrisch wordt. In verschillende Europese steden worden 122 elektrische voertuigen ingezet, waarvan 20 in Nederland. In Nederland doen Heineken, UPS en TNT aan het initiatief mee. Amsterdam gaf onlangs ook het startsein voor een proef waarbij wordt geprobeerd om op een schonere manier dan voorheen de Nieuwmarkt te bevoorraden. Dat komt

erop neer dat bedrijven hun voorraden laten afleveren bij het Foodcentrum aan de rand van de stad. Daar worden de goederen gebundeld en door een elektrische vrachtauto of boot vervoerd naar de Nieuwmarkt. Dit zorgt ervoor dat er minder fijnstof wordt uitgestoten en dat de verkeersveiligheid verbetert. Daarnaast is er minder overlast op de Nieuwmarkt zelf voor passerend of winkelend publiek. Naarmate er zich meer ondernemers melden voor de proef, hoopt Amsterdam het vrachtverkeer op deze locatie met tien procent terug te dringen. Apeldoorn, Zutphen en Deventer hebben de handen ineengeslagen om vrachtverkeer in de binnensteden te beperken. De zogenoemde stedendriehoek gaat strenger optreden bij het verlenen van ontheffingen. Om duurzame alternatieven

aantrekkelijker te maken, komen er meer overslagpunten. Ook Binnenstadservice Nederland biedt in veel steden publieks- en milieuvriendelijke logistieke diensten aan. Daarbij worden verschillende leveringen voor een winkelier verzameld in een distributiecentrum aan de rand van de stad. Deze goederen worden gebundeld en door auto's op aardgas of elektriciteit bezorgd bij de winkeliers. Binnenstadservice werkt met een franchiseformule en is inmiddels actief in veertien steden: Amsterdam, Arnhem, Beuningen, Dordrecht, Gouda, Heerlen, 's Hertogenbosch, Maastricht, Nieuwegein, Nijmegen, Rotterdam, Tilburg, Utrecht en Wijchen. Daarnaast deelt Binnenstadservice kennis met vergelijkbare initiatieven in Vlaanderen en Denemarken.