



-

Contactpersoon	Doorkiesnummer
mr.T.L. Muller	070-351 1622
Datum	Bijlage(n)
24 januari 2005	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGG/A 04/006682	-
Onderwerp	
Commissie Stedelijke Distributie	

Geachte heer, mevrouw,

Zoals u misschien al heeft gelezen in het recent door mij gepresenteerde beleidsvoornemen Nota Mobiliteit wil ik de komende jaren extra aandacht besteden aan de bevoorrading van winkels en bedrijven in steden en dorpen. Een belangrijke rol in mijn aanpak speelt de Commissie Stedelijke Distributie die ik op 20 januari 2005 heb ingesteld. Met deze brief aan vervoerders, gemeentebesturen, detailhandelaren en producenten wil ik aangeven wat ik van u verwacht en tegelijkertijd de Commissie Stedelijke Distributie introduceren als dé instantie die u en andere partijen daarbij zal ondersteunen.

*Stedelijke distributie en nota Mobiliteit*

Begin 2004 heb ik prof.dr.W. Lemstra gevraagd een probleemanalyse te maken over stedelijke distributie en te komen met aanbevelingen over de rol van de rijksoverheid. Zijn advies was om de inhoudelijke afwegingen over te laten aan bedrijven en gemeenten ter plekke en om als rijksoverheid een ordenende rol te spelen met een proceskader dat een einde maakt aan de vrijblijvendheid van overleg en afstemming tussen detailhandel, vervoerders, gemeentebesturen en producten.

Postadres Postbus 20901 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 DEN HAAG

Telefoon 070-351 61 71  
Fax 070-351 61 72  
Internet <http://www.hdjz.venwnet.minvenw.nl>

Dit heeft ertoe geleid dat ik in het beleidsvoornemen van de Nota Mobiliteit eisen heb gesteld aan de manier waarop deze verschillende partijen met elkaar samenwerken rond stedelijke distributie. Elementen daarin zijn:

- verplichting tot het maken van afspraken in een regionaal overleg tussen bedrijven en gemeenten over minimaal: tijdsvensters, voertuigeisen, (regionaal) ontheffingenbeleid, beperkingen voor geldtransport en activiteiten van bedrijven;
- als deadline voor het maken van regionale afspraken geldt de doorwerkingstermijn die de andere overheden krijgen om de vastgestelde Nota Mobiliteit te vertalen naar de eigen beleidsplannen over verkeer en vervoer<sup>1</sup>;
- verankering van deze afspraken in gemeentelijke en regionale beleidsplannen;
- mogelijkheid tot eventueel ingrijpen door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Kern vormt voor mij het evenwichtig aanspreken van alle mogelijke probleem-eigenaren om zo te voorkomen dat de steden en dorpen ontoegankelijk worden voor producten bestemd voor bewoners en consumenten. De wethouders economie en verkeer en vervoer zie ik daarbij als de regisseurs voor het regionaal overleg. In de bijlage licht ik de proceseisen toe.

#### *Commissie Stedelijke Distributie*

Mijn bemoeienis bij stedelijke distributie beperk ik niet alleen tot het stellen van proceseisen aan bedrijven en gemeenten; ik wil de regionale overleggen ook ondersteunen en stimuleren. De Commissie Stedelijke Distributie onder voorzitterschap van de heer Lemstra speelt hierbij een belangrijke rol, doordat zij:

- mee zal denken met regionale overleggen, op verzoek van de deelnemende partijen;
- instrumenten zal ontwikkelen gericht op het beter inschatten van de effecten van afspraken en op het vergelijken van de situatie in verschillende regio's;
- resterende discussiepunten af zal ronden wat betreft het prikkelen van marktpartijen om nog meer rekening met elkaar te houden en rond de vraag of bovenregionale afstemming noodzakelijk is.

Daarnaast zal de Commissie alle regionale afspraken toetsen aan de eerder genoemde proceseisen. Als regionale overleggen over stedelijke distributie niets hebben opgeleverd zal de Commissie tot een arbitrage- of bemiddelingsuitspraak komen. Op basis van deze uitspraak kan ik desnoods ingrijpen in de betreffende regio. Ten behoeve van haar rol bij het toetsen van afspraken en het bijhouden van het landelijk overzicht vraag ik u dan ook de afspraken die u in uw eigen regio maakt in te dienen bij de Commissie Stedelijke Distributie<sup>2</sup>.

#### *Samenstelling*

Gezien de taken heb ik de Commissie zo samengesteld dat zij stevige ankers heeft in zowel het lokale bestuur, als in het bedrijfsleven zonder dat de leden zelf deelnemer zijn aan de regionale overleggen. Dit ziet u terug in de samenstelling van de Commissie:

---

<sup>1</sup> Naar verwachting wordt deel 4 van de Nota Mobiliteit eind 2005 vastgesteld. De doorwerkingstermijn bedraagt anderhalf jaar na deze vaststelling.

<sup>2</sup> Meer informatie over de opdracht van de Commissie Stedelijke Distributie kunt u vinden op [www.stedelijkedistributie.nl](http://www.stedelijkedistributie.nl)

- |  |   |
|--|---|
| - prof.dr.W. Lemstra, <i>voorzitter</i>    | Eerste Kamerlid, oud-burgemeester Hengelo en Leiden               |
| - drs.A.B. Sakkers, <i>plv. voorzitter</i> | Burgemeester Eindhoven  |
| - mw. A.H. van Arenhals – Kramer<br>Freher | Oud vice-voorzitter MKB-Nederland                                 |
| - mw. dr. B.I. van der Burg                | Directeur BritBurg Advies, lid Adviescollege toetsing adm. lasten |
| - dhr. C.J. Driessen                       | Directeur De Klok Logistics, bestuurslid TLN                      |

Ik realiseer me dat ik met mijn aanpak van alle partijen die te maken hebben met de bevoorrading van onze winkels en bedrijven in Nederland een actieve inzet vraag. Gelukkig zie ik her en der in Nederland initiatieven die aantonen dat afstemming tussen overheden en bedrijven lukt. Een actieve vorm van samenwerking levert daar winst op in de vorm van goed bevoorraden winkels met veel consumenten en weinig overlast voor bewoners. Ik heb er dan ook het volste vertrouwen in dat u samen met andere detailhandelaren, vervoerders, producenten en gemeentebesturen (en met de hulp van de Commissie Stedelijke Distributie) in staat zult zijn afspraken te maken die leiden tot minder knelpunten in de bevoorrading, tot meer gezonde bedrijven en gemeenten en uiteindelijk tot meer tevreden bewoners en consumenten.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

## BIJLAGE

### *Aanleiding*

Al langer speelt op nationaal niveau de discussie over wat de rijksoverheid samen met andere partijen zou kunnen doen om knelpunten bij de bevoorrading van winkels en bedrijven te verminderen. Zo weten we allemaal dat het goederenvervoer in de steden aan de ene kant grote baten heeft in de zin van volle winkels waarin consumenten kunnen kopen wat ze willen, maar aan de andere kant gepaard gaat met overlast in de vorm van bijvoorbeeld milieubelasting.

Om scherper in beeld te krijgen wat er allemaal speelt, is eerder dit jaar het Eerste Kamerlid prof.dr.W. Lemstra gevraagd een nadere probleemanalyse te maken. Hij heeft daarvoor een brede consultatieronde gehouden onder directeuren van verschillende bedrijven, wethouders, burgemeesters en wetenschappers. Onderliggende vraag: is het nodig dat de rijksoverheid maatregelen neemt en welke zijn dat dan? De bevindingen van de heer Lemstra zijn beknopt de volgende:

- de problematiek heeft meerdere dimensies en er is niet één partij die deze problemen hoofdzakelijk veroorzaakt;
- de problematiek concentreert zich op de *instelling* en het *gebruik* van tijdsvensters en de *eisen aan of inzet van voertuigen*;
- het probleem raakt bij uitstek de onderlinge afstemming van activiteiten tussen vervoerders, producenten, gemeenten en detailhandel.

Er is met andere woorden nog veel winst te behalen bij betere samenwerking tussen bedrijven en overheden.

Deze probleemanalyse wordt herkend door verschillende gemeenten, bedrijven, koepel- en brancheorganisaties. Daarnaast is het principe van regionaal en lokaal maatwerk breed omarmd voor wat betreft het oplossen van mogelijke knelpunten. Dit is nog eens bevestigd tijdens het overleg van de Minister van Verkeer en Waterstaat met de verschillende overheden in het Nationaal Mobiliteitsberaad van 11 november jongstleden. De brede instemming met de probleemanalyse heeft ertoe geleid dat het advies is opgevolgd om als rijksoverheid hoogstens via een spelregelkader proceseisen te stellen aan de samenwerking en afstemming van activiteiten rond stedelijke distributie. Tegelijkertijd wordt een einde gemaakt aan de huidige vrijblijvendheid van deze afstemming door een deadline te stellen voor wat betreft het maken van afspraken. Mocht het nodig zijn dan zal de Minister van Verkeer en Waterstaat zelf ingrijpen in gebieden waar de afspraken niet voldoen aan de proceseisen.

## PROCESEISEN NOTA MOBILITEIT

### *Procesgericht en verplicht*

De Minister van Verkeer en Waterstaat richt zich puur op het stimuleren van samenwerking en afstemming door het stellen van proceseisen. Dit houdt in dat zij zich niet bemoeit met de vraag hoe bijvoorbeeld de voertuigeisen en tijdsvensters in de dorpen en steden moeten luiden. In de Nota Mobiliteit zijn de minimum proceseisen

samen met een aantal ondersteunende maatregelen als volgt verwoord (vanaf pagina 138):

1. *'Gemeenten en Wgr-plusregio's hebben de zorg voor voldoende mogelijkheden voor stedelijke distributie en regionaal goederenvervoer. Zij volgen hierbij een aanpak waarbij zij uniformiteit en regionale samenhang als uitgangspunt nemen.*
2. *In geval gemeenten regels stellen ten aanzien van tijdvensters en voertuigeisen, zijn zij verplicht deze in regionaal overleg af te stemmen met buurgemeenten, verladers, vervoerders en detailhandel;*
3. *Gemeenten moeten aandacht besteden aan de fysieke beperkingen voor het geldtransport, de mogelijkheden voor een (regionaal) ontheffingenbeleid en de activiteiten die zowel het vervoerend, verladend als ontvangend bedrijfsleven neemt om de bevoorrading te verbeteren.*
4. *Het overleg moet leiden tot bindende afspraken tussen de deelnemende partijen die worden opgenomen in de regionale verkeers- en vervoersplannen alsmede in het gemeentelijk beleid.*

*De Minister van VenW stelt ter facilitering van het regionale overlegproces een onafhankelijke commissie in die op verzoek van de regionale partijen gedurende het overleg kan adviseren. Als na afzienbare termijn het regionaal overleg niet tot overeenstemming leidt, kan de commissie ingeschakeld worden om te bemiddelen tussen de partijen. Van dit bemiddelingsadvies kan alleen met zwaarwegende motieven worden afgeweken.'*

Zoals u kunt zien, richten deze minimum proceseisen zich op de onderwerpen die aan de orde moeten komen, de samenstelling van het regionaal overleg en de manier waarop de gemaakte afspraken moeten worden verankerd. De eisen geven dus een soort minimale agenda aan, waarbij het gaat om onderwerpen die vaker worden besproken tussen bedrijven en gemeenten. De proceseisen zorgen dus niet dat u opeens aan allerlei nieuwe dingen aandacht moet besteden; het is vooral de verplichting die nieuw is.

#### *Probleemeigenaren*

De eisen richten zich tot àlle mogelijke probleemeigenaren en niet alleen tot de gemeenten. De gemeenten kunnen de problemen immers nooit verminderen zonder dat producenten, detailhandelaren en vervoerders ook zelf maatregelen nemen en efficiënter omgaan met de mogelijkheden die er nog zijn. De gemeenten worden gezien als regisseur in de verwachting dat het bedrijfsleven de inbreng die nu al zichtbaar is in regio's als bijvoorbeeld Den Haag en Utrecht verbreedt naar andere delen van het land. Dit vereist een actieve inzet van bedrijven en een duidelijk besef van de mogelijkheden die marktpartijen nu al hebben om elkaar en de gemeenten tegemoet te komen. De probleemanalyse van de heer Lemstra benadrukte het al: alle partijen zullen met elkaar rekening moeten houden wil er winst geboekt worden.

#### *Regionaal overleg*

Voor vraagstukken rond goederenvervoer is geen enkele gebiedsindeling te vinden die aansluit op de werkzaamheden van alle partijen. Zo is het afzetgebied van producenten vrijwel nergens hetzelfde en werken vervoerders bijvoorbeeld in totaal afwijkende gebieden. Wat betreft regio-indeling wordt het daarom zo praktisch mogelijk gehouden door uit te gaan van de bestaande bestuurlijke indeling in Nederland. Dit betekent dat gemeenten gevraagd worden met elkaar te overleggen voor zover zij in dezelfde WGR-

regio of WGR-plusregio liggen.<sup>3</sup> Dit zijn immers de regionale verbanden waarin lokale bestuurders elkaar al tegenkomen en kennen. Bedrijven zullen zich dus ook moeten richten op deze regionale indeling. Aangenomen wordt dat de verschillende brancheorganisaties daarbij een ondersteunende rol zullen spelen. Overleg in een groter gebied dan de WGR-regio's kan, maar is niet verplicht. Zo zouden bijvoorbeeld enkele provincies buiten de Randstad kunnen bezien of provinciebreed overleg tussen de verschillende gemeenten gefaciliteerd kan worden. Overigens wordt de komende maanden ook door de Commissie Stedelijke Distributie aandacht besteed aan de vraag in hoeverre deze en andere vormen van bovenregionale afstemming noodzakelijk zijn. Dit sluit ook aan op de opmerking die de provincies hebben gemaakt tijdens het Nationaal Mobiliteitsberaad van 11 november jongstleden.

#### *Initiatief en inrichting regionaal overleg*

Wat betreft het initiatief tot regionaal overleg zijn de proceseisen deels al expliciet: een gemeente die bestaande regels aanpast of nieuwe introduceert is verplicht in overleg te treden. Daarnaast spreekt het voor zich dat overleg verder pas noodzakelijk is bij het signaleren door bedrijven of overheden van nieuwe of niet opgeloste problemen. Dus ook hier ligt een taak voor alle mogelijke probleemeigenaren en niet alleen voor de gemeenten om eventuele problemen te agenderen bij de andere relevante partijen. Wat betreft het betrekken van de verschillende gemeenten in het gebied wordt ervan uitgegaan dat de bestuurlijke partij die het grootste probleem heeft of zich het meest verantwoordelijk voelt het initiatief neemt. Het ligt voor de hand dat dit vooral de wethouders bij de centrumgemeenten zijn samen met de portefeuillehouders economie en verkeer en vervoer binnen het betreffende WGR-gebied. Dit past ook goed bij de regierol die de Minister voor de gemeenten ziet. Zij zal hen in ieder geval als eerste aanspreekpunt hanteren om te weten hoe het met het overleg in het betreffende gebied staat.

De proceseisen zijn zo geformuleerd dat alle partijen zelf kunnen bepalen hoe zij het overleg in willen richten. Dit overleg kan er dus overal anders uitzien. In de ene regio wellicht een beperkte overlegronde om al eerder gemaakte afspraken te herbevestigen, in andere regio's misschien een groter opgezet project omdat daar andere aspecten van het goederenvervoer en het gebruik van infrastructuur kunnen worden meegenomen. Ook hier dus een kwestie van maatwerk, waar de Minister zich niet mee bemoeit.

#### *Deadline*

Als deadline voor het maken van afspraken geldt de termijn die de andere overheden krijgen om de uitgangspunten in de vastgestelde Nota Mobiliteit over te nemen in de eigen beleidsplannen. Verwacht wordt dat deze termijn begin 2007 verloopt<sup>4</sup>. Dit moet alle partijen voldoende tijd geven om afspraken te maken die de knelpunten rond

<sup>3</sup> WGR staat voor de Wet Gemeenschappelijke Regelingen, de wettelijke basis voor gemeenten om onderling samen te werken op verschillende beleidsterreinen. Nederland telt ongeveer 37 van deze WGR-regio's. De WGR-plusregio's zijn beter bekend als de Kaderwetgebieden rond de grote steden.

<sup>4</sup> De Nota Mobiliteit is een Planologische Kernbeslissing in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dit houdt in dat er 4 delen verschijnen: deel 1 is het beleidsvoornemen (door de Minister van Verkeer en Waterstaat gepresenteerd eind september 2004), daarna volgen de inspraakreacties, het kabinetsstandpunt en uiteindelijk na behandeling in het Parlement deel 4 met het vastgestelde beleid.

stedelijke distributie verminderen. Mocht bij het verstrijken van de deadline blijken dat dit in een aantal regio's toch niet het geval is, dan zal de Commissie Stedelijke Distributie in actie komen. Op basis van de bevindingen beslist de Minister of zij al dan niet ingrijpt in het betreffende gebied.

#### **COMMISSIE STEDELIJKE DISTRIBUTIE**

De Commissie Stedelijke Distributie is vanaf de start een belangrijke vraagbaak voor u en andere partijen. Voor informatie kunt u terecht bij:

De Commissie Stedelijke Distributie  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag  
[www.stedelijkedistributie.nl](http://www.stedelijkedistributie.nl)

drs.O.R. Mudde, secretaris 070-351 1421  
mw. Parmo-Redman 070-351 1423

#### **ANDERE ACTIVITEITEN VERKEER EN WATERSTAAT**

Naast de instelling en ondersteuning van de Commissie Stedelijke Distributie zal het Ministerie van Verkeer en Waterstaat nog twee punten oppakken. Allereerst zal met andere wegbeheerders worden gekeken naar de mogelijkheden en wenselijkheid om voor het geldtransport een collectieve ontheffing te verlenen ten aanzien van de venstertijden van gemeenten. Hierover wordt advies gevraagd aan het Maatschappelijk Overleg Betalingsverkeer. Daarnaast zal met het CROW worden bekeken hoe kennis kan worden gebundeld en beschikbaar worden gesteld over:

- verschillende toegangssystemen in de stadscentra, en;
- de opname van de toegankelijkheid voor de bevoorrading in richtlijnen die gelden voor ontwikkeling of herstructurering van winkelcentra.

Voor vragen over deze activiteiten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kunt u terecht bij mr.T.L. Muller, 070-351 1622.