

# Eindadvies van de Ambassadeur Stedelijke Distributie

**2009-2010-2011**



# Inhoudsopgave

|   |           |
|---|-----------|
| Voorwoord .....                                 | Pagina 5  |
| Inleiding.....                                  | Pagina 7  |
| Terugblik op de werkzaamheden 2009-2011.....    | Pagina 8  |
| Waar staan we nu? .....                         | Pagina 13 |
| Vooruitblik: het advies van de Ambassadeur..... | Pagina 15 |

## Bijlagen

- I Onderzoeken en publicaties ASD
- II Buitenlandse activiteiten & congressen
- III Leden van de Expertgroep



**“ Bedrijfsleven en gemeenten  
lijken elkaar op heel veel  
plekken gevonden te hebben  
en dat is goed nieuws”**

**Eric Janse de Jonge**

## Voorwoord

Aan het einde van mijn driejarige termijn als Ambassadeur Stedelijke Distributie kan ik terugzien op een zeer boeiende periode. Het onderwerp is lastig en zal dat mijns inziens ook blijven. Het gaat erom dat alle partijen met elkaar aan tafel moeten en daar ontstaan, vaak spontaan, de oplossingen. Het is dus van belang om elkaar op te zoeken en met elkaar energie te ontwikkelen. Dat is hard nodig: innovatie en vernieuwing is essentieel voor bruisende binnensteden. Ik hoop dat ik iets van dit enthousiasme heb overgebracht op alle partijen.

Ik dank de opeenvolgende ministers van respectievelijk Verkeer en Waterstaat en Infrastructuur en Milieu voor het in mij gestelde vertrouwen. Zij waren verantwoordelijk voor mijn benoeming en zij gaven mij ook alle ruimte om mijn functie zelf in te vullen. Dank ook aan het departement en zijn ambtenaren die altijd constructief meedachten en meewerkten aan oplossingen. Er waren vele contacten in en buiten ons land. In de eerste plaats past een dankwoord aan TLN en EVO en hun vertegenwoordigers. Zij waren het die het onderwerp stedelijke distributie op de agenda hebben gezet en zij waren het die mij in mijn werk door dik en dun gesteund hebben. Ook past een dankwoord aan de vele bestuurders en ambtenaren van de grote gemeenten in ons land. Zij trekken of gaan de kar nu trekken met het bedrijfsleven en de detailhandel. De leden van mijn expertgroep zeg ik dank voor hun inbreng, suggesties en hun mede-ambassadeerschap. Tenslotte dank ik mijn drie opeenvolgende ambtelijke secretarissen: Susan Fikke (2009), Nicole Maas (2010) en Katya Ivanova (2011) voor al hun steun en werk. Het waren boeiende tijden met gelukkig ook momenten van ontspanning. Naast de zwaarte van het onderwerp, bleven er altijd momenten van humor. Zonder dat was het niet gelukt.

**Eric Janse de Jonge**

Ambassadeur Stedelijke Distributie



# 1. Inleiding

In de binnenste cirkel van onze steden worden functies als wonen, werken, recreëren en winkelen gecombineerd. Dat maakt steden ongemeen boeiend en aantrekkelijk voor inwoners én bezoekers. We zien de laatste jaren steden aan populariteit winnen. De bezoekersaantallen nemen toe, men vertoeft er graag en de terrassen zitten bij mooi weer overvol. Steden worden dus steeds aantrekkelijker. Dit betekent dat stedelijke besturen hun binnenstad 'op orde' moeten hebben en houden. Een van de meer kwetsbare onderdelen van het stedelijk beleid is de permanente en zeer noodzakelijke bevoorrading van de binnensteden. Zonder eten, drinken, kleding en verse producten is een stad onleefbaar.

De opgave waar de Ambassadeur Stedelijke Distributie drie jaar geleden bij zijn aanstelling voor stond was tweërlei. Enerzijds de vraag op welke wijze het onderwerp op de agenda te krijgen van de steden en de regio's en anderzijds de vraag op welke manier een stevige impuls te geven aan het denken en handelen in het belang van een leefbare en duurzame binnenstad die tegelijk toekomstbestendig is.

Elke dag zien we dat vele partijen worstelen met dit onderwerp. Het is niet nieuw en het is in elke grote en middelgrote stad in de wereld aan de orde. Elke stad vult het op zijn eigen manier in. Ons land is hierbij uniek door na de Commissie Stedelijk Distributie, de Ambassadeur Stedelijke Distributie te benoemen op centraal niveau voor de periode van drie jaar. Geen enkel land kent een dergelijk initiatief van een minister van de centrale regering. Dat is iets om trots op te zijn. Maar het heeft ook gewerkt, zoals we zullen zien in het vervolg van dit eindadvies: Nederland loopt voorop met maatregelen voor een bereikbare en duurzame bevoorrading van binnensteden.

Hoe is dit in de afgelopen periode gegaan? Stedelijke distributie is al jarenlang onderwerp van levendige discussies tussen bedrijfsleven en lokale, regionale, provinciale en nationale overheden. In 1995 startte het ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met 10 andere betrokken organisaties het Platform Stedelijke Distributie. Het platform is tot de conclusie gekomen dat door de onduidelijke rolverdeling tussen

verschillende overheden en marktpartijen de gemeenten onvoldoende werden bereikt en dat de ontwikkelde kennisinstrumenten slechts selectief werden ingezet. De aanbeveling was om tot één nationale aanpak te komen. Die aanbeveling werd grotendeels bekrachtigd door de Commissie-Lemstra in 2004. De Rijksoverheid diende een ordenende rol te spelen door middel van een "proceskader" dat een einde zou maken aan de vrijblijvendheid van overleg en afstemming tussen detailhandel, vervoerders, gemeentebesturen en producenten. De daarop volgende Commissie Stedelijke Distributie heeft tussen 2005 en 2008 veel werk verricht in het ontwikkelen van instrumenten en het creëren van inzicht in het onderwerp stedelijke distributie. Daarnaast initieerde de commissie regionaal overleg en had zij ook een arbitragetaak. In die tijd is mede door het invoeren van de milieuzones het onderwerp stedelijke distributie in veel gemeenten hoger op de agenda komen te staan.

Op het advies van de Commissie Stedelijke Distributie is door de minister van Verkeer en Waterstaat per 1 januari 2009 de Ambassadeur Stedelijke Distributie voor de termijn van 3 jaar benoemd om het werk van het Platform en de Commissie voort te zetten en te zorgen dat de stedelijke distributie op de agenda komt van de lokale en regionale besturen.

In de afgelopen jaren is in samenwerking met alle betrokken partijen veel bereikt. Het gaat niet om de verdiensten van een partij of persoon maar om de gezamenlijke inspanningen die veel in beweging hebben gezet. Hierbij denk ik aan gemeenten, vervoerders en verladers, winkeliers, Connekt, die elkaar op veel plaatsen hebben gevonden in gezamenlijke convenanten en afspraken. Natuurlijk blijven er in de toekomst uitdagingen die wij niet uit het oog mogen verliezen. In dit eindadvies wil ik na een terugblik op de afgelopen drie jaren stilstaan bij de bereikte resultaten. In het tweede deel van het advies kom ik met aanbevelingen die mijns inziens van belang zijn voor de voortzetting en het succes van stedelijke distributie.

## 2. Terugblik op de werkzaamheden 2009-2011

De opdracht van de minister van Verkeer en Waterstaat in 2009 aan de Ambassadeur Stedelijke distributie richtte zich op het versterken van de samenhang en bevorderen van een structurele en integrale benadering van bevoorrading van de steden. Specifiek zijn er in de opdracht de volgende punten genoemd:

- (gevraagd en ongevraagd) adviseren van verschillende partijen bij lokale en regionale afstemming;
- bevorderen van een structurele en integrale benadering van bevoorrading in nauwe samenhang met ruimtelijke ordening en economische ontwikkeling bij decentrale overheden;
- vergroten en beschikbaar stellen van kennis;
- zorgen voor de verankering van het thema van stedelijke distributie in beleid;
- stimuleren van innovatie en praktijkexperimenten.

Het is belangrijk gebleken dat de Ambassadeur een onafhankelijke partij is die verschillende belangen bij elkaar zou brengen. Met deze opdracht en deze uitgangspunten ben ik in 2009 aan het werk gegaan als Ambassadeur Stedelijke Distributie. De omvang van de aanstelling was 0.3 fte, met een full time secretaris van de Ambassadeur. Het jaarlijks budget omvatte rond de € 400.000. Voor het overige waren er geen financiële middelen of juridische instrumenten voorhanden in deze periode. Mijn opdracht heb ik onder meer vertaald in het Actieprogramma Stedelijke Distributie en een aantal onderzoeken. In dit hoofdstuk ga ik op de meest saillante punten van de uitvoering van dit Actieprogramma in.

### 2.1 Stimuleren van gemeenten en aanjagen van de samenwerking in regio's

De belangrijkste partijen die zijn betrokken bij stedelijke distributie zijn gemeenten (en andere decentrale overheden), vervoerders, verladers en detaillisten. Deze actoren hebben allemaal hun eigen belangen. Gemeenten focussen vooral op leefbaarheid (luchtkwaliteit, bereikbaarheid en vitale economie).

Vervoerders en verladers willen goede economische voorwaarden en de detaillisten willen handel in een leefbare omgeving. De kunst is deze partijen met elkaar aan tafel te krijgen voor het oplossen van het vraagstuk van stedelijke distributie.

In het verleden werden door gemeenten keuzes gemaakt die vooral betrekking hadden op beperkende maatregelen zoals venstertijden en voertuigbeperkingen. Dat zijn vrij repressieve maatregelen en die leverden regelmatig conflictsituaties op. Tegenwoordig zien we dat er ook ruimte is om beperkende maatregelen te heroverwegen en andere, meer stimulerende instrumenten in te zetten, zoals laad- en losvoorzieningen verbeteren, vrachtwagenparkeerplaatsen in te richten en logistieke routes te definiëren. In het laatste geval kom je tot oplossingen die aan alle partijen recht doen en er is sprake van een "win-win" situatie. Hierbij is een goed inzicht in de problematiek en de mogelijke oplossingen van essentieel belang. Om een dergelijk inzicht te verkrijgen, wordt de gemeenten aangeraden om eerst een onderzoek te doen naar de goederenstromen en een bevoorradingsprofiel op (te laten) stellen. Daarnaast zijn in de afgelopen jaren tal van instrumenten ontwikkeld en verbeterd die geschikt zijn om in verschillende combinaties ingezet te worden.

De ervaring van de afgelopen drie jaren leert dat één ideale oplossing voor de problematiek rond stedelijke distributie niet bestaat. Er moet gewerkt worden aan een combinatie van oplossingen op het terrein van beleid, logistiek en techniek. Een oplossing die zoveel mogelijk recht doet aan de (verschillende en vaak tegengestelde) belangen van partijen in een stad of regio. Een oplossing-op-maat dus. Daarvoor is kennis van bestaande en nieuwe kansrijke oplossingen nodig. Ook is het broodnodig dat alle partijen (gemeente, winkeliers, vervoerders en verladers) de mogelijkheden en de voordelen zien en op basis daarvan de ambitie krijgen om concreet aan de slag te gaan met efficiëntere bevoorrading van steden.

**“De stedelijke distributie is in de laatste jaren getransformeerd van een doel op zichzelf naar één van de geaccepteerde oplossingen voor duurzame logistiek waarbij wordt gestuurd op leefbaarheid, verkeersveiligheid en economische vitaliteit op lokaal niveau”**

**Nico Anten, directeur Connekt**

Door veel individuele gesprekken met gemeenten en door het organiseren van bijeenkomsten en leertrajecten heb ik geprobeerd de gemeenten te motiveren om het onderwerp stedelijke distributie op te pakken. De gesprekken met lokale bestuurders waren vooral van belang in de periode 2009/2010. Het laatste jaar heb ik een goede partner gevonden in Connekt. Het coachteam van Connekt gaat het gesprek aan met gemeenten om te komen tot een integrale aanpak van stedelijk distributie. De aanpak van Connekt is vraaggericht en pragmatisch, het eigen initiatief van de gemeenten en de aansluiting bij de thema "duurzaamheid" staan hier centraal. In de praktijk van 2011 is gebleken dat daar waar partijen met elkaar aan tafel schuiven, oplossingen heel snel gevonden worden. Hier is ook de rol van de belangenorganisaties EVO en TLN niet te onderschatten. Van de doelstelling om 50 á 60 koplopende gemeenten te hebben in 2012, zijn we goed op weg: ongeveer 40 gemeenten zijn actief, zo blijkt uit een recente interne tussenevaluatie van Connekt. Naar ik hoop en verwacht zal dit werk in 2012 doorgaan en halen we de 60 gemeenten. We merken dat het balletje nu aan het rollen is. Zo is er bijvoorbeeld in een aantal steden (Nijmegen, Schiedam, Tilburg, Amsterdam en Utrecht) een intentieverklaring getekend om gezamenlijk de stedelijke kwaliteit te verbeteren. Vijf gemeenten

hebben al een Lean and Green Award ontvangen. Twee (nieuwe) gemeenten gaan dit nog in 2011 halen. Met de uitvoering is men nu aan de slag. Het is nu een passend moment om resultaten te laten zien.

In regionale verbanden zie ik een grote verschillen tussen de regio's. De regio's die voorop lopen in de afstemming en samenwerking laten ook goede resultaten zien. De andere zijn er nog niet aan toe. Waar het bijvoorbeeld heel goed gaat, is de samenwerking van de B5 in Brabant. Het levert goede afstemming en ook positieve resultaten op. In december dit jaar komen Arnhem en Nijmegen bij elkaar om samen met andere gemeenten uit de regio over de gezamenlijke aanpak te praten. Ook de regio Stedendriehoek met de grote gemeenten Apeldoorn, Deventer en Zutphen en de randgemeenten leggen op dit moment de laatste hand aan een gezamenlijk plan van aanpak met concrete afspraken. Dit plan is in nauwe samenwerking met partners EVO, TLN, KvK en MKB onder begeleiding van Connekt tot stand gekomen. Binnen het project GOVERA zijn veel ervaringen opgedaan met samenwerking tussen de vier grote steden en de provincies. Voorbeelden van Utrecht, Amsterdam en Rotterdam geven voldoende inspiratie op het gebied van innovaties en samenwerking met belangrijke partners.

### 2.2 Bemiddeling bij geschillen en conflicten

Daar waar de partijen elkaar niet meteen kunnen vinden en tegenover elkaar komen te staan, is soms een onafhankelijke bemiddelaar nodig. Iemand die onpartijdig alle belangen kan overzien en de partijen om de tafel krijgt. Meestal levert het een doorbraak op in een vastgelopen proces. Nog beter is om het conflict te voorkomen om door in een eerdere fase al als onafhankelijk procesbegeleider aan te schuiven. Deze rol heb ik als Ambassadeur gespeeld bij bemiddelingen in conflicten in de gemeenten Tilburg, Maastricht, Eindhoven en Groningen in 2009 en 2010. Op Groningen na, is men tot een oplossing gekomen.

### 2.3 Ontwikkeling van kennis en instrumenten

Om de gemeenten goede en bruikbare instrumenten aan te reiken heb ik de afgelopen drie jaar onderzoeken laten verrichten (zie bijlage I). Deze onderzoeken hebben, samen met eerdere inzichten van Commissie Stedelijke Distributie, geleid tot een gezamenlijk begrippenkader en "knowledge base". Na jaren van vooral praten, was dit hard nodig. Doel van de onderzoeken was om meer inzicht te krijgen in de bestaande en benodigde kennis van stedelijke distributie én praktische handreikingen te maken voor alle partijen. Dat is gelukt. Zo heeft het onderzoek van DHV uit 2010 een prima antwoord gegeven op de vraag: wat zijn nu in essentie de problemen en hoe aan deze problemen het hoofd te bieden? Te lang hadden partijen onenigheid over de aard en omvang van de problematiek. Met dit onderzoek is aan deze discussie een einde gekomen. Vervolgens is op basis van de uitvoerige rapportage van DHV door mij een concreet en praktisch hanteerbaar Actieprogramma opgesteld en uitgebracht. In veel gemeenten is dit Actieprogramma een prima inspiratiebron en handleiding gebleken om de problemen aan te pakken en aan het werk te gaan.

### 2.4 Verankering van het beleid

In het laatste jaar heb ik gewerkt aan de verankering van de stedelijke distributie. De vraag was of het vanuit maatschappelijk en economisch perspectief noodzakelijk is om de beleidsmatige aandacht voor de stedelijke distributie structureel te verankeren in het locale, regionale en landelijke beleid en zo ja, welke instrumenten inzetbaar zijn om deze verankering vorm te geven. Uit onderzoek blijkt dat de mogelijkheden tot het creëren van nieuwe, dwingende juridische instrumenten zeer beperkt zijn. Tegelijkertijd is het wel mogelijk en wenselijk om de bestaande instrumenten beter te benutten. Adviseur Buck Consultants International (BCI) pleit voor het beter benutten van de bestaande instrumenten en beleids-thema's zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het activiteitenbesluit, de planwet verkeer en de Wet RO. Ook het betrekken van het CROW blijkt zeer zinvol voor de inhoudelijke standaardisatie van de praktische instrumenten zoals richtlijnen en regelgeving, het creëren van het inzicht in de maatschappelijke effecten van de maatregelen en het zoeken naar de aansluiting op het landelijk beleid via de Structuurvisie Infrastructuur & Ruimte en het programma 'Beter benutten'.

In aanvulling op het rapport van BCI heb ik meteen het initiatief genomen om TNO, DHV en BCI te vragen (voor het eerst gezamenlijk) hun kennis en ervaring bij elkaar te brengen om de maatschappelijke kosten & baten van de stedelijke distributie in kaart te brengen. Hiermee kunnen lokale bestuurders veel gericht besluiten nemen over de inzet van verschillende instrumenten voor verschillende doeleinden. De rapportage biedt veel houvast, al moet ik wel constateren dat er weinig gemeten en geëvalueerd is als het gaat om de effecten van stedelijke distributie. We dienen in de naaste toekomst meer te weten over deze effecten.

Tot slot heb ik het CROW gevraagd een korte verkenning te verrichten naar de behoefte en het draagvlak voor nieuwe richtlijnen voor de gemeentelijke praktijk. Ik verwacht dat het voorstel begin 2012 gereed is. Zoals de lezer weet, zijn deze richtlijnen juridisch niet bindend, maar hebben ze wel in hoge mate invloed op de gemeentelijke praktijk en hebben de richtlijnen van het CROW in de loop van de jaren veel gezag opgebouwd. Dat gebeurt niet vanzelf. Uit het onderzoek blijkt dat er belangstelling bestaat om de kennis en ervaringen op het gebied van toegangsbeleid voor goederenvervoer uit te wisselen en op een praktische wijze te benutten. Daarnaast is er behoefte om deze kennis te incorporeren in de planningsfase van gebiedontwikkeling.

**“Intussen staat stedelijke distributie beter op de agenda bij de lokale overheid en is er een sense of urgency ontstaan” Rob Metz, wethouder Apeldoorn**

### 2.5 Communicatie en uitwisselen van kennis en ervaringen

Een van de belangrijkste kerntaken van de Ambassadeur Stedelijke Distributie was het onder de aandacht brengen van het belang van stedelijke distributie bij de verschillende doelgroepen. De communicatie is de drager gebleken van het gedachtegoed en een stevig instrument binnen mijn opdracht. Door te informeren en het delen van kennis en ervaringen in het land is er een beweging op gang gebracht onder bestuurders,

vervoerders en ondernemers. In mijn communicatie-aanpak stonden verschillende elementen centraal:

- het uitleggen van nut en noodzaak en de wenselijkheid van de totstandkoming van afspraken over stedelijke distributie;
- het uitdragen en stimuleren van succesvolle en veelbelovende initiatieven, best practices en innovaties op regionaal niveau;
- het bevorderen van de dialoog over de problematiek van stedelijke distributie;
- en het bekend maken en stimuleren van initiatieven en experimenten op lokaal niveau, onder meer met het toepassen van minder rigide regels.

De meest relevante doelgroepen waren:

- Gemeentelijke, regionale en provinciale bestuurders;
- Gemeentelijke, regionale en provinciale ambtenaren;
- (Vertegenwoordigers van) vervoerders;
- (Vertegenwoordigers van) retail/winkeliers en verladers;
- Geïnteresseerde burgers.

De rol van de Ambassadeur was die van verbinder, die partijen bij elkaar brengt en zorg draagt voor samenhang tussen de activiteiten op de verschillende niveaus en eventuele bemiddeling in nieuwe en bestaande situaties.

### Overzicht van producten en activiteiten:

#### Instrumentenmap en voorbeeldenboek

Aangezien de Ambassadeur voor een aanzienlijk deel van zijn takenpakket een voortzetting was van de Commissie Stedelijke Distributie, is onder ander gebruik gemaakt van het communicatiemateriaal dat de commissie al had geproduceerd zoals de instrumentenmap. Deze map bestaat uit het Werkboek Succesvolle aanpak Stedelijke Distributie, het Voorbeeldenboek, de Omgevingsanalyse 'Grip op stedelijke distributie', het Dashboard Marktstimulans en de Rekenmodule.

Ook is continue aandacht gegeven aan nieuwe initiatieven. Het voorbeeldenboek van de Commissie is in 2009 geactualiseerd in de vorm van een voorbeeldenwaaier. Deze belicht zeven uiteenlopende, actuele, inspirerende, slimme en praktische manieren om stedelijke distributie te organiseren. Het doel van de waaier is partijen op ideeën te brengen voor hun eigen rol bij de bevoorrading in

hun stad, regio of provincie, en is ook bedoeld aan te zetten tot samenwerking.

#### Individuele werkbezoeken (binnenland)

Ik heb vele bezoeken gebracht aan gemeenten, regio's, provincies en Rijksoverheid, en aan het vervoerend bedrijfsleven en de detailhandel.

#### Congressen

In de periode van drie jaren is tweemaal een landelijk congres georganiseerd, een belangrijk communicatiemiddel gericht op de beschreven doelgroepen, met een groot bereik.

#### 2009 – Award uitreiking Stedelijke Distributie

Het doel van de Award Stedelijke Distributie in december 2009 was slimme en praktische oplossingen te stimuleren en partijen te inspireren na te denken over efficiënte manieren om stedelijke distributie te organiseren. Samen met de directeur-generaal van het toenmalige ministerie van V en W reikte ik de Award Stedelijke Distributie uit aan een gezamenlijke inschrijving van de Bierboot, Cargo-hopper, Gepu horecagroothandel in Utrecht en de gemeente Utrecht zelf. De uitreiking van de Award werkte stimulerend op de samenwerking tussen gemeenten en bedrijfsleven. Door de gestelde eisen vormden partijen met hun inzending ongebruikelijke, maar waardevolle, coalities. De award heeft bijgedragen aan de ontwikkeling van een tweede Cargohopper die ik in september jongstleden feestelijk heb gedoopt.

#### 2011 – Eindcongres Ambassadeur Stedelijke Distributie

Op 29 november 2011 vindt het eindcongres van de Ambassadeur Stedelijke Distributie plaats. De ontwikkelingen die de afgelopen jaren op het gebied van stedelijke distributie hebben plaatsgevonden, passen op deze middag de revue. Tevens overhandig ik dit eindadvies aan de Minister van Infrastructuur en Milieu.

In aanloop naar het congres wordt de beweging die de afgelopen jaren in gang is gezet, in beeld gebracht aan de hand van verschillende columns, geschreven door personen uit diverse sectoren die allemaal een rol hebben gespeeld en/of spelen in het creëren van deze beweging op het gebied van stedelijke distributie.

#### Interviews

Elke bijeenkomst, bezoek of congres is benut om ook media-aandacht te genereren. Vooral in de vakbladen

## 3 Waar staan we nu?

Logistiek en Nieuwsblad Transport is aandacht besteed aan het werk van de Ambassadeur Stedelijke Distributie. Ook zijn er verschillende artikelen over het belang van stedelijke distributie geplaatst in diverse landelijke dagbladen, zoals de Staatscourant, de Telegraaf en het Financieel Dagblad. Tevens zijn er Tv-optredens geweest, zoals in het programma Transport van RTL.

### Masterclass

Op 29 september 2011 vond de Masterclass Stedelijke Distributie plaats in Nieuwegein. Samen met Connekt, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, EVO en TLN ontving ik beleidsadviseurs van Nederlandse gemeenten, om met elkaar te leren van onze en elkaars ervaringen. In de workshops werd op basis van praktijkervaringen een boeiende discussie gevoerd over rollen en belangen van verschillende partijen en voorbeelden van samenwerking in de stad.

### Internationale bestuurlijke reis

In september 2011 reisde een gezelschap van wethouders van grote en middelgrote steden en directieleden van overkoepelende transportorganisaties af naar Parijs en Londen. Steden waar in de afgelopen jaren veel stimulerende ontwikkelingen op het gebied van stedelijke distributie en experimenten met duurzame en efficiënte bevoorrading hebben plaatsgevonden. Doel van de bestuursreis was aan de hand van een combinatie van presentaties en discussies praktijkvoorbeelden van regelgeving, handhaving, samenwerking en private bevoorradingsinitiatieven te bespreken. De reis was eveneens bedoeld om een uitwisseling van best practices op gang te laten komen: wat werkt wel, wat niet en wat waren de organisatorisch te nemen hobbels om dit te bewerkstelligen.

### Website

Onze eigen website is de afgelopen jaren uitgegroeid tot een belangrijk informatiepunt. Met actuele informatie, links naar relevante partijen, columns, updates & nieuwsbrieven.

### Digitale nieuwsbrief en Update

De digitale nieuwsbrief is elke drie maanden verspreid

onder ongeveer 1500 geïnteresseerden. In de nieuwsbrief wordt aandacht geschonken aan de relevante ontwikkelingen, de activiteiten van de Ambassadeur en overige nieuwswaardige feiten. Bezoekers van de website kunnen zich inschrijven voor het ontvangen van de nieuwsbrief. We hebben daarmee de relevante doelgroepen goed bereikt, dat blijkt uit reacties en de spin off van artikelen die we plaatsten.

### Linked-in discussie groep

Vanaf 2010 heeft de ambassadeur sterker ingezet op het gebruik van social media. Dit om de groep gebruikers en betrokkenen te vergroten, en om laagdrempelig informatie aan te boren uit de diverse doelgroepen van professionals en tegelijk om opiniëdiscussies te entameren. Zo is een discussiegroep op Linked In aangemaakt, op dit zakelijke medium is door velen gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot informatie, opinie en kennisdeling.

### Twitter

In aanloop naar het eindcongres wordt ook actief informatie verspreid via het twitteraccount van de Ambassadeur Stedelijke Distributie.

### 2.6 Tussentijdse rapportage aan de minister en decentrale bestuurders

In de periode van drie jaar heb ik driemaal gerapporteerd aan de Minister en het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) om de voortgang en voornemens te bespreken samen met de vertegenwoordigers van provincies, stadgewesten en gemeenten. Op deze wijze werd tussentijds verantwoording afgelegd en werden de vertegenwoordigers van vooral gemeenten, regio's en provincies bijgepraat over de voortgang. Aldus ontstond ook bestuurlijk draagvlak voor de initiatieven van de Ambassadeur.

### 3.1 Bestuurlijke ontwikkelingen, maatwerk in de stad en regionale afstemming

Door de verkregen inzichten en ontwikkelde instrumenten is nu maatwerk op lokaal niveau mogelijk. Geen gemeente of regio kan meer stellen dat men niets weet van stedelijke distributie of dat men geen idee heeft hoe de problemen op te lossen! Het rapport over de kosten en baten van stedelijke distributie geeft inzicht en motivatie om aan de slag te gaan. Er is een maatregelenpakket tot stand gekomen op basis van de "Knelpuntenanalyse: Achtergrondstudie actieprogramma stedelijke distributie". Een "Quick scan" over de bestaande bronnen kan gebruikt worden om binnen elke gemeente de knelpunten van eigen oplossingen te voorzien. Dit maatregelenpakket aangevuld met de flyer en de genoemde onderzoeken maakt onderdeel uit van de "gereedheidskist" die wordt gebruikt door onder andere het coachteam van Connekt. In samenwerking met lokale partners wordt gewerkt aan de best passende maatregelen in de stad en, als het even kan, ook nog de best passende maatregelen in de regio.

**“Vroeger was de reflex “we moeten wel, want anders staat alles stil”, nu zien we een beweging naar “we willen wel” omdat men er ook in gelooft”**

**Frank Witlox (Universiteit Gent)**

Feit is nu dat er ongeveer 40 gemeenten actief aan de slag zijn met het schrijven van plannen en de implementatie van maatregelen samen met lokale betrokkenen.

**“Als we onze titel ‘Beste Binnenstad’ willen blijven waarmaken dan moeten we slimmer omgaan met goederen en afval in ons historisch stadshart” Wilbert Willems, wethouder Breda**

Een aantal gemeenten is nog niet actief op het gebied van de stedelijke distributie. Diverse pogingen door mij om deze gemeenten te benaderen, hebben geen resultaat opgeleverd. Het antwoord luidt dat men geen problemen heeft (of ziet). Vermoedelijk is het gebrek aan urgentie, bestuurlijke durf of ambtelijke capaciteit daar de reden voor. Ook de rol van het bedrijfsleven is mijns inziens essentieel: de detailhandel in de stad vindt het vaak belangrijker dat de klanten voor de deur kunnen parkeren en agenderen de bevoorrading niet. Dit betekent tegelijk dat al heel veel bereikt kan worden in de stad ter plaatse: laad- en losplaatsen, straatmanagement e.d. Ook handhaving van laad- en losplaatsen is van groot, praktisch belang. Hier is mijns inziens nog veel winst te halen. Van belang is dus dat op lokaal niveau goede afspraken worden gemaakt en dat die afspraken ook daadwerkelijk worden gehandhaafd door de gemeente.

Ik heb in mijn toespraken en artikelen van de laatste twee jaren steeds gepleit voor de doelgroep: de 60 grote- en middelgrote (65.000+) gemeenten. Daarmee werd focus aangebracht in het werk van de ASD. Naar schatting van Connekt zal de rest van deze gemeenten het goede voorbeeld van de koplopers volgen. Het is een proces dat niet alleen te maken heeft met de politieke realiteit maar ook met de rijpheid van alle partijen en de bereidheid om de klus op te pakken. Zoals elke cultuuromslag kost het soms tijd. Een weg terug is er niet meer.

## 4 Vooruitblik: het advies van de Ambassadeur

In regionale verbanden is men niet overal actief maar er zijn genoeg voorbeelden (zie hoofdstuk 2.1) van nauwe en constructieve samenwerking. Op dit vlak valt nog meer winst te behalen in de komende tijd.

### 3.2 Bedrijfsinitiatieven en innovaties

Hoewel TLN en EVO dit onderwerp sterk agenderen en er flink aan trekken, is voor veel leveranciers de verzending van goederen (nog steeds) geen knelpunt. Alle goederen in Nederland komen correct en doorgaans op tijd aan. Het kost relatief weinig, zeker in verhouding tot andere bedrijfskosten, zoals marketing, inkoop, productontwikkeling en personeel. Zodoende zijn veel leveranciers niet gericht op het sturen op efficiëntere, gebundelde goederenleveringen aan de afnemers. Voor verladers die wél grote belangen hierin zien, en vooral degenen die duurzaamheid in hun marketing strategie opnemen, is er in toenemende mate belangstelling voor duurzamere en efficiëntere bezorging van de bestelde goederen.

Ook voor veel vervoerders is samenwerking in het stadsvervoer helaas nog geen noodzaak; iedereen die een doos moet afleveren kan er nog steeds terecht. Zolang leveranciers ook inefficiënte transporten blijven betalen en geen gebruik willen maken van stadspecialisten voor kleine zendingen zal een verbijssterende hoeveelheid vrachtverkeer met slechts enkele zendingen in de (binnen)steden blijven rondrijden. Dit nu is niet langer aanvaardbaar met het oog op een schone en duurzaam bereikbare binnenstad. Ik heb dus grote waardering voor een aantal initiatieven van bedrijven die zorg dragen voor gebundelde levering op de "laatste mijl" de stad in. Dat verdient navolging en uitbreiding.

Gelukkig zijn er vele initiatieven op het gebied van stedelijke distributie op te noemen. Hoe volledig je ook probeert te zijn, de kans is groot dat je iemand vergeet. Toch noem ik hier een aantal zeer geslaagde initiatieven.

Ik noem de initiatieven op het gebied van stadsdistributie centra/diensten, zoals regiomagazijnen en

duurzame stadsdistributie in bijvoorbeeld Intres/Modies in Venlo, GreenCityDistribution in en rond Tilburg, Eco2City/Binnenstadsservice begonnen in Nijmegen en nu in vele steden en Delta Stadsdistributie in Zutphen en in Deventer. Andere voorbeelden van pilots en innovaties zijn het initiatief van PIEK voertuiginnovatie (met dank aan Agentschap.nl), Cargohopper I én II in combinatie met de Bierboot en de tweede (nu elektrische) boot in Utrecht, Amsterdam-020 Stadsdistributie.nl, de distributie met een aardgastrekker in Rotterdam buiten de file, een tiental samenwerkende regiospecialisten in het goederenvervoer, "maatwerk distributie" in Delft, WikiMobi en het City Logistics Spel van TNT. Er zijn gelukkig nog veel meer initiatieven. Belangrijk is dat dit alles wijst op de toegenomen omvang van de beweging die in gang is gezet zowel bij het bedrijfsleven als bij de gemeenten. Dat stemt tot tevredenheid, maar we zijn er nog niet, want nog te veel zendingen worden lichtvaardig en inefficiënt de stad in gereden. Opschaling vergt aandacht en motivatie vanuit de leveranciers en verladers om deze initiatieven een goede marktpositie te geven.

**“Goed nieuws voor bewoners en bezoekers van de stadsregio Rotterdam. Dankzij de samenwerking van negentien partijen wordt de bevoorrading van winkelcentra in deze regio steeds efficiënter”** Jeannette Baljeu, portefeuillehouder Verkeer en Vervoer stadsregio Rotterdam

De kern van de oplossing van de stedelijke distributie is bundelen, bundelen en nog eens bundelen. Bij het bundelen van pakketten en vervoersstromen wordt direct en voor alle partijen winst gemaakt. Er zijn verschillende manieren voor gemeenten om de efficiëntie en de bundeling van de stromen te stimuleren door slim en integraal beleid. Hier kan het CROW een aanzet voor maken door de bestaande kennis aan te bieden via richtlijnen of andere praktische en bruikbare instrumenten voor verschillende processen. De strategische samenwerking tussen verschillende partijen en de afstemming binnen de regio's blijven essentieel maar ook is de rol en de bijdrage van elke partij afzonderlijk van groot belang. Volg nieuwe ontwikkelingen en speel daar op in. Blijf ook de kennis opbouwen en delen, daarmee ontwikkel je verder in het proces en kom je tot nieuwe, verbeterde en efficiënte oplossingen.

### 4.1 Bundeling stimuleren

Ideaal in mijn visie zou zijn indien wij de partijen, vragers en aanbieders, kunnen bewegen tot veel meer bundeling. Ons huidige vrije marktsysteem in de transportwereld zorgt voor scherpe concurrentie en lage prijzen maar veroorzaakt tegelijk inefficiënt transport. Ook leveranciers concurreren, o.a. door de volgende dag op de stoep te staan met de gewenste goederen. Dit vergt een enorme inzet van vracht- en bestelwagens om aan deze, niet altijd urgente, behoefte van mensen te voldoen. Ook hier wreekt zich de beperkte aandacht voor de organisatie van de aflevering. Leveranciers (zowel Business-to-business -B2B- als consumenten) kunnen beter communiceren met hun klanten en zo de informatie krijgen waarmee vervoer efficiënter kan worden georganiseerd. Wehkamp en Amazon bijvoorbeeld bieden klanten diverse opties, zoals bezorging via een verzamelpunt in de buurt of op een gekozen tijdstip. Ook Albert.nl stuurt zeer gericht op specifieke aflevermomenten. Het vergt aandacht vanuit de leverancier en dan levert het ook meer op voor de klant en voor de onderneming. In de B2B is dergelijk maatwerk ook mogelijk.

**“Gemeenten willen een modernisering van het venstertijdenbeleid, vooral steden die een actief distributiebeleid voeren”**

**Ton Hesselmanns (CROW)**

Sturing hierop vanuit de overheid kan theoretisch via regelgeving en belastingmaatregelen. Daarvoor kiezen wij in ons land (nog) niet. De noodzaak voor dergelijke ingrepen wordt blijkbaar nog niet gevoeld. De druk die hierop tot nu toe wordt uitgeoefend bestaat nu meer uit repressieve maatregelen en beperkingen van het vrachtverkeer, zoals venstertijden voor de bevoorrading in het winkel-wandelgebied van de grotere stadscentra en voor de maximale lengte van voertuigen. En toch is er nog een andere oplossing: gemeenten kunnen veel meer dan men denkt. Gemeenten kunnen door een slim en positief gericht beleid bundeling van goederen enorm stimuleren. Een greep uit de door mij in de afgelopen drie jaar aangereikte mogelijkheden: stimuleer het (her) gebruik van een locatie aan de rand van het centrum van de stad als distributiecentrum. Geef vervolgens de vervoerder voor de "laatste mijl" de ruimte om te ondernemen. Een tweede voorbeeld is vervuilde vrachtwagens en busjes te weren uit het centrum. Dat leidt tot bundeling en vervoer met schone voertuigen, mits een gemeente dat ook eist én stuurt, bijvoorbeeld in het kader van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Vooral gemeenten met een luchtkwaliteitsprobleem kunnen hieruit argumenten halen voor een goede juridische onderbouwing. Hierbij kan een gemeente gebruikmaken van een privilege aanpak. In dit geval verleent de gemeente privileges voor de toegang tot de binnenstad indien er sprake is van voldoende bundeling, eventueel in combinatie met de schoonste technologie. Privileges zijn bijvoorbeeld buiten de venstertijden om bevoorraden, gebruik maken van vrije busbanen en het bevoorraden in de randen van de nacht in geval van stil en schoon vervoer. Denkbaar is natuur-

lijk ook dat een gemeente een vorm van prijsbeleid hanteert bij de toegang tot het centrum van de stad. Prijsbeleid, zo blijkt uit alle onderzoeken en praktijkervaringen in Stockholm, Londen en Singapore, is het meest effectieve middel om tot sturing van mobiliteit te komen.

Ook van het bedrijfsleven kan en mag bundeling geleverd worden. Een groot aantal bedrijven zoals Albert Heijn, Jumbo, TNT, Zeeman, DHL enz. zijn al vele jaren goed bezig met de optimalisatie van het eigen vervoer en gebruikmaking van stille en schone vrachtwagens. Voorbeeld zijn bedrijven zoals Nabuurs en Opzeeland, Intres en de Agroketen (Vroegop, Windig, Netco en Kivits Drunen). Deze bedrijven hebben zich al onderscheiden met de Lean&Green Awards van Connekt. Maar er zijn echter nog té veel bedrijven die kleinschalig werken en zorgen voor veel overlast. Selectie aan de poort van de stad verdient aanbeveling. 50% van het vervoer in de stad is afkomstig van de grote vervoerders. Het gaat mij om die andere 50% procent van zeer vele en kleine vervoerders. De versnippering is daar groot en er is sprake van inefficiënte vervoersstromen. Ik beveel dus aan om tot een “schaalsprong” te komen in het beleid van gemeenten (het voorbeeld in de gemeente Delft kan hieraan bijdragen).

Deze stap vereist wel een aantal middelen. Het zou goed zijn als de overheden zich meer zouden gaan verenigen in een infra-autoriteit. Ik zie al veel beweging op dit front en deze ontwikkeling sluit goed aan op het huidige regeerakkoord. In de tweede plaats zou gebruikmaking van ITS een zeer effectieve en zinvolle keuze zijn. Niet alleen weten we dan wat de vracht is (ook niet onbelangrijk!) en haar omvang, maar via ITS is het ook zeer wel mogelijk om het vrachtverkeer beter en efficiënter in en uit de stad te leiden. In veel steden waar ik ben geweest, van Londen tot Disneyland Florida, maakt men al lang gebruik van intelligente transportsystemen, d.w.z. informatie gaat snel en op maat naar de chauffeur én de verkeerscentrale of straatmanager. Aldus ontstaan veel meer duurzame en efficiënte vervoersstromen in het stedelijk gebied. Ik beveel aan dat het ministerie van I&M samen met TLN en EVO aan Connekt vraagt

hier stappen in te zetten en met aanbevelingen te komen.

Een tweede, belangrijk element in het aandragen van oplossingen, is de mate van sturing aan de “voorkant” van de problematiek. Ik duid hiermee op het ontwerp van de bouw of herbouw van binnensteden, in het bijzonder OV terminals e.d. In dit stadium zal al rekening moeten worden gehouden met de bevoorradings. In ons land wordt op veel plaatsen gewerkt aan bijvoorbeeld nieuwe stationslocaties en OV terminals. Ik heb tot mijn spijt moeten constateren dat in het ontwerp van de bouw van wat nu als OV-terminals wordt aangeduid, nauwelijks of in het geheel geen aandacht is besteed aan de (permanente) bevoorrading. Alle bestuurlijke en politieke aandacht lijkt uit te gaan naar het vervoer van personen. Dat heeft helaas desastreuze effecten op de toekomst: het vrachtverkeer dat deze vaak grote en multifunctionele locaties moet bevoorraden, zal dat moeten gaan doen door en tussen het publiek (zie bijvoorbeeld Amsterdam Centraal Station). Niet alleen gevaarlijk maar ook kostenverhogend! Mijn aanbeveling is dat bij het ontwerp van stationslocaties en winkelcentra in de binnensteden in een zeer vroeg stadium aandacht wordt gegeven aan de bevoorrading van stations, winkels, restaurants en andere locaties. Hier ligt mijns inziens een taak van zowel gemeentebesturen en Rijk, als van projectontwikkelaars en de eigenaren van commerciële ruimten die vervolgens goederen naar die locaties laten sturen. Ik beveel het ministerie van I&M aan om bij de decentrale overheden hiervoor specifiek aandacht te vragen.

#### 4.2 Verankering van stedelijke distributie

Ondanks alle bereikte resultaten tot op heden, blijven vooral de belangenverenigingen van verladers en transportorganisaties vragen om een zwaardere nationale inzet en verankering van de aandacht voor de stedelijke distributie in het lokale en regionale beleid. Zoals gezegd, is uit het rapport van Buck Consultants (BCI) gebleken dat de mogelijkheden tot het creëren van nieuwe, dwingende juridische instru-

menten zeer beperkt zijn. Tegelijkertijd is het wel mogelijk en wenselijk om de bestaande instrumenten beter te benutten.

Feit is dat, en dat geeft BCI ook aan, de provinciale verkeer- en vervoerplannen slechts beperkt aandacht besteden aan de stedelijke distributie en dat de Wet Ruimtelijke Ordening (WRO) en de Planwet Verkeer en vervoer meer ruimte bieden voor de afstemming van beleid dan waar tot nu toe gebruik van wordt gemaakt. Aanpassing van wetten en regels, noch aanscherping daarvan, beveel ik aan.

De koers ingezet via het uitvaardigen van richtlijnen en andere praktische instrumenten van het CROW via het bundelen van de kennis in nauwe samenwerking met betrokken partijen is mijns inziens de juiste en zal aan alle gemeenten voldoende houvast bieden.

Mijn aanbeveling: ga door met het CROW onderzoek en bezie de mogelijkheden om gemeenten te helpen door middel van (vormen van) richtlijnen. Betrek daarbij wel alle relevante partijen en zorg voor duidelijk vraaggestuurd oplossingen.

Daarnaast is er nog weinig zicht op de maatschappelijke meerwaarde en effecten van de maatregelen op het gebied van stedelijke distributie. Dit zou een belangrijke motivering kunnen zijn voor de inspanningen van de lokale, regionale en nationale overheden.

**“We hebben al flink wat stappen in de goede richting gezet. De rol van de gemeente is daarbij aan het veranderen van pionier naar schepper van passende voorwaarden voor het bedrijfsleven” Jan van de Meer, wethouder Nijmegen**

Ik beveel aan dat TNO en Dinalog in het kader van hun onderzoekprogramma stedelijke distributie zich concentreren op deze vraagstelling. De resultaten zouden wel eens zeer positieve effecten kunnen hebben op het gemeentelijke en regionale beleid.

Op rijksniveau verandert er het een en ander, gelet op de voorlopige inhoud van het beleidsdocument “Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte” (Kamerstukken II 2010-2011, 32 660 nr. 17). De voorlopige keuzes laten zien dat stedelijke distributie als specifiek aandachtspunt is verdwenen. Anderzijds past de ontwikkeling van stedelijke distributie goed bij de geschetste insteek waarbij meer ruimte komt voor oplossingen vanuit decentrale overheden, burgers en bedrijven. De Topsector Logistiek - aanpak door het Rijk (commissie-van Wijk), ondernemers en de wetenschap laten in hun adviezen de sector veel ruimte om zelf oplossingen aan te dragen en prioriteiten te stellen. In deze voorstellen is stedelijke distributie ook genoemd als aandachtspunt. Nog concreter is het programma “Beter benutten”. Op deze wijze blijft het Rijk op hoofdlijnen betrokken (mobiliteit van deur tot deur) bij stedelijke distributie. De wijze waarop Connekt nu werkt aan het samenbrengen van initiatieven vanuit bedrijven en gemeenten past daar ook goed bij, dit kan elkaar zelfs verder versterken. Tenslotte zou het al jaren lopende proces rond het Convenant Schone Vrachtauto's en Milieuzones nieuwe energie kunnen krijgen als de daarbij betrokken belanghebbenden, zoals EVO, TLN en de gemeenten, nieuwe initiatieven ontplooiën voor verdergaande oplossingen.

#### 4.3 Rollen van alle partijen

In aanvulling op deze aanbevelingen, dienen ook de rollen van partijen nader geformuleerd te worden.

Voor alle partijen geldt als uitgangspunt dat strategische samenwerking met het oog op de lange termijn zeer zinvol is. Hiernaast blijft in mijn ervaring van belang dat het formuleren van gezamenlijke belangen essentieel is.

Om te beginnen zullen leveranciers en verladers hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Niet langer meer inefficiënte stromen de stad in, maar goed afgestemd aan de slag met daadwerkelijk bundelen. De genoemde goede initiatieven verdienen navolging. Het bedrijfsleven kan dat heel goed zelf organiseren.

Gemeenten staan aan de lat en moeten hun verantwoordelijkheid nemen. Ze hebben nu de juiste kennis en instrumenten ter beschikking. Ook meer op regionaal niveau werken en afstemmen en minder vertrouwen op het oude, restrictieve beleid en meer op nieuwe instrumenten zoals door mij aangedragen.

Provinciale besturen kunnen een prima rol vervullen als regisseur van regionale overleggen. Ook in hun planvorming kunnen provincies sturing geven aan stedelijke distributie. Hierbij kan CROW weer een rol spelen om de stedelijke distributie te incorporeren in dit proces.

### **“Laten we ervoor zorgen dat stedelijke distributie niet tussen wal en schip raakt” Alexander Sakkers, voorzitter TLN**

Op centraal niveau heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu veel initiatieven genomen op het terrein van stedelijke distributie. Er is veel gedaan om partijen te stimuleren om met elkaar structureel verder te komen. Naar mijn mening kan het Rijk nu meer afstand nemen. Het is na tien jaar stimulering vanuit het Rijk tijd dat bedrijven en gemeenten laten zien dat zij de kansen op winst willen verzilveren. Via het programma “Beter benutten” kan het departement blijvend betrokken blijven bij SD. Een bijzondere verantwoordelijkheid zie ik in de noodzaak om als departement te bewaken dat stedelijke distributie op de agenda blijft van de vele bestuurlijke overleggen in ons land op centraal en decentraal niveau. Ook via de weg van milieuconvenanten kan het departement blijvend bijdragen aan de successen van stedelijke

distributie. Ik adviseer om stedelijke distributie onderdeel te laten zijn van het nationale goederenvervoer- en emissiebeleid en een plaats te geven in het programma “Beter benutten” en in de convenanten betreffende de milieuzones.

Connekt is al een jaar bezig om gemeenten praktisch en concreet “te helpen” met plannen en de uitvoering daarvan. Ik bepleit dat Connekt met deze zinvolle en praktische ondersteuning doorgaat in 2012. Bij Connekt ontstaat aldus een plek waar alle praktische expertise wordt gebundeld en bereikbaar is voor alle gemeenten en regio's'.

De rol van TLN en EVO is een cruciale. Zij waren het vooral die het onderwerp stedelijke distributie op de agenda hebben gekregen en zij waren het die al vele jaren pleitten voor oplossingen. Nu wij al ver zijn gekomen, is het naar mijn mening de taak en verantwoordelijkheid van TLN en EVO voort te gaan op het huidige pad. Dat wil in mijn visie zeggen: ga door met de regionale insteek en de overleggen met gemeenten en blijf aandacht besteden aan dit belangrijke onderdeel van het beleid in ons land door bijvoorbeeld een eigen coördinator aan te stellen die de wereld van transport en van de overheid goed kent én bij elkaar houdt.

#### **4.4 Resterende vragen**

##### **Noodzaak monitoren, opbouwen en delen van kennis**

Zoals hiervoor aangegeven, is het van belang dat de voortgang van stedelijke distributie in 2012 en verder wordt gevolgd en eventueel wordt bijgesteld. Naar mijn opvatting is het buitengewoon belangrijk dat zowel Connekt als TLN/EVO de gelegenheid krijgen om regelmatig te rapporteren over hun werkzaamheden. Het departement van I&M kan vervolgens de resultaten ter bespreking agenderen bij de diverse bestuurlijke overleggen.

Vervolgens heb ik gemerkt dat het niet meevalt om de effecten van de ingevoerde maatregelen in beeld te brengen. Hoe en wat ga je meten? Bovendien kost

het vaak veel geld en de gemeentebudgetten voor dit onderwerp zijn al in het algemeen niet ruim. Toch is het heel belangrijk om er van te kunnen blijven leren. Wij merkten het ook tijdens onze bestuurlijke studiereis naar Londen en Parijs. Daar waar in Londen door de nauwe samenwerking met de universiteit lessen worden getrokken, zie je een efficiëntere en meer gerichte inzet. Op de lange termijn wordt er veel geld mee bespaard en is het beleid effectiever.

De positie van Londen is een bijzondere. Een grote stad met hoge urgentie voor verkeersproblemen en ook aangejaagd door de komst van de Olympische spelen in 2012. Kosten noch moeite worden gespaard om al het verkeer, dus ook het vrachtverkeer in goede banen te leiden. Dat gaat op voor de Olympische Spelen, maar gelijk ook voor de periode daarna en dat is pure winst. De andere steden zowel in het Verenigd Koninkrijk als in Nederland bevinden zich in minder ‘luxe positie’.

### **“Stedelijke distributie is geen losstaand beleidspuntje, maar past binnen andere beleidsdoelen; zoals stedelijke bereikbaarheid, luchtkwaliteit, of ruimtelijke kwaliteit” Hans Quak (TNO)**

Ik adviseer het inspirerende voorbeeld van Londen te volgen en als gemeenten de samenwerking te zoeken met onderzoeksinstituten en universiteiten. Universiteiten en HBO instellingen concentreren zich de laatste jaren juist meer op de praktijk van mobiliteitsvraagstukken. Dit zou een mooi voorbeeld kunnen worden van een “win win” situatie. Verder pleit ik voor het organiseren van bijeenkomsten en congressen waar deze kennis vervolgens gedeeld wordt met anderen.

##### **Centraal versus decentraal**

Het is bekend dat het onderwerp stedelijke distributie

zich altijd beweegt tussen een centrale aanpak en een decentrale uitvoering. Hier zit een natuurlijke spanning, daar moet men niet zenuwachtig van worden, maar deze typisch Nederlandse situatie als een gegeven beschouwen. Deze houding leidt tot snellere resultaten. Het is tevens geen geheim dat het huidige regeringsbeleid zich richt op een meer decentrale aanpak van problemen. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in het recente verleden, tot en met de aanstelling van de Ambassadeur, veel geïnvesteerd en gedaan om meer op het gebied van de stedelijke distributie te bereiken. Zoals ik al heb gezegd is het van belang dat elke partij zijn rol pakt en niet achterover leunt.

Ook is het van belang dat er binnen het departement overzicht blijft bestaan van de ontwikkelingen op het terrein van stedelijke distributie. Mogelijk kan de adviesgroep van het CROW waarin alle belanghebbenden zijn vertegenwoordigd, een rol spelen. Ook de nieuwe ontwikkelingen zoals “E-commerce” moeten goed worden gevolgd en effecten daarvan moeten worden vertaald naar beleid. Naar mijn mening wordt E-commerce - en de effecten daarvan de volgende uitdaging voor ons land. Dat zijn ontwikkelingen die ook op lokaal niveau spelen. Tijdens de bestuursreis (september 2011) naar Londen en Parijs en mijn bezoek aan het ITS congres in Orlando in oktober jl. werd duidelijk dat we stedelijke distributie en de milieuzone problematiek in één hand moeten nemen. Uiteraard hebben wij geen steden als Londen en Parijs, maar naar mijn mening zou het ons enorm helpen als wij vanuit een andere visie kijken naar de stad vanuit bestuurlijk perspectief: Nederland en dan vooral de Randstad en Brabant Stad dienen we te beschouwen als één groot verstedelijkt gebied. Alexander Sakkers van TLN zegt het aldus: “...we zouden Nederland wel als één wereldstad kunnen zien, zodat er een gecoördineerde integrale stedelijke distributie aanpak komt voor heel Nederland”. Dat klopt. Bezien vanuit een groter perspectief is de oplossing van de problematiek eenvoudiger en effectiever. Voor deze visie is geen aparte Ambassadeur Stedelijke Distributie meer nodig. Maar wél zijn alle hier genoemde partijen aan zet. Dat alles in het belang van onszelf, de bewoners en de leefbaarheid van onze steden!

## Bijlage I. Onderzoeken en publicaties ASD

| Onderzoek   | Organisatie                       | Jaar van uitgave |
|---|-----------------------------------|------------------|
| Internationaal onderzoek 'QuickScan' Stedelijke Distributie   | Kirsten Zindel (BMC)              | 2010             |
| Actieprogramma ASD en achtergrond onderzoek   | DHV                               |                  |
| Juridische stimulansen waarmee gewaarborgd kan worden dat stedelijke distributie wordt opgenomen in gemeentelijke en regionaal beleid | Buck Consultants Int.             | 2011             |
| Onderzoek naar verankering van onderwerp stedelijke distributie in bestaande regelgeving  | Buck Consultants Int.             | 2011             |
| Verkenning van kosten en baten van Stedelijke distributie: quick scan bestaande bronnen   | TNO, DHV en Buck Consultants Int. | 2011             |
| Onderzoek naar haalbaarheid van de richtlijnen  | CROW                              | 2011             |

## Bijlage II. Buitenlandse activiteiten & congressen

### 2009

- deelname ECOMM congres te San Sebastian, op de agenda krijgen van Stedelijke distributie
- deelname congres van IBM e.a. inzake "Smart cities" in Berlijn

### 2010

- werkbezoek met leden Expertgroep aan Gent en Hasselt
- reis China als Ambassadeur met minister Eurlings en bedrijfsleven. Presentatie over Stedelijke distributie op seminar in Shanghai.

### 2011

- deelname aan 3rd workshop "Urban Logistics Solutions Case studies" in Parijs
- werkbezoek met 12 wethouders en directeuren aan Parijs en Londen,
- overleg met de Vlaamse initiatiefgroep Stedelijke Distributie in Antwerpen,
- bezoek ITS congres Orlando (twee seminars over ITS en vrachtverkeer in steden en een werkbezoek aan Disneyland Florida inzake distributie van deze "stad" van 63.000 werknemers).

# **Bijlage III.**

## **Leden van de Expertgroep**

De heer R. Augustijn, teammanager Verkeer en Vervoer, Stadsregio Arnhem Nijmegen

De heer W.J. Drost, manager logistiek, Intres bv

Mevrouw C. van Nieuwenhuizen, voormalig gedeputeerde van de provincie Noord-Brabant (tot 2010)

Mevrouw M. van Haaren, voormalig gedeputeerde provincie Gelderland (vanaf 2010)

Mevrouw B.M. Hendriks, projectmanager Binnenstadservice.nl

De heer R. T. Metz, wethouder gemeente Apeldoorn

De heer P. J. van der Sterre, manager vereniging, EVO

De heer P. Tjalma, managing director, TransMission BV

De heer C. Werner, directeur Van Brienem.

