

Vergaderjaar 2007–2008

**29 644**

## **Planologische Kernbeslissing Nota Mobiliteit**

**Nr. 90**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 mei 2008

Hierbij doe ik u de kabinetsreactie toekomen op het Eindadvies van de Commissie Stedelijke Distributie.

In deze reactie geeft het kabinet aan het van groot belang te vinden om de aanjaag- en bemiddelingsfunctie van de Commissie voort te zetten. Het kabinet gaat op hoofdlijnen positief in op de aanbevelingen van de Commissie, inclusief de aanbeveling om het werk van de Commissie onder een andere naam voort te zetten.

In overeenstemming met de inbreng van decentrale overheden in het Nationaal Mobiliteitsberaad zal het kabinet als opvolger van de Commissie een Ambassadeur Stedelijke Distributie instellen. Ik hoop deze Ambassadeur eind van dit jaar te kunnen aanstellen. Tot die tijd zal de Commissie Stedelijke Distributie – ad interim – zijn taken voortzetten.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

# KABINETSREACTIE OP EINDADVIES COMMISSIE STEDELIJKE DISTRIBUTIE

## *Samenvatting en conclusies*

In deze reactie geeft het kabinet aan het van groot belang te vinden om de aanjaag- en bemiddelingsfunctie van de Commissie voort te zetten. Het kabinet gaat op hoofdlijnen positief in op de aanbevelingen van de Commissie inclusief de aanbeveling om het werk van de Commissie onder een andere naam voort te zetten. In overeenstemming met de inbreng van decentrale overheden in het Nationaal Mobiliteitsberaad zal het kabinet als opvolger van de Commissie een Ambassadeur Stedelijke Distributie instellen.

## **1. Aanleiding: huidige Commissie stopt per 1 mei 2008**

De Commissie Stedelijke Distributie<sup>1</sup> beëindigt per 1 mei 2008 zijn activiteiten. Dankzij de aanjaag- en bemiddelingsfunctie van de Commissie – met als belangrijke katalysator het mede door de Commissie vormgegeven convenant «*Stimulering schone vrachtwagens en milieuzone-ring*» – is er, vooral het laatste jaar, sprake van een stroomversnelling in de aanpak van stedelijke distributie. In steeds meer steden, stadsregio's en provincies zijn of worden afspraken gemaakt tussen bij stedelijke distributie betrokken partijen. Dat neemt niet weg, dat er in de meeste steden, stadsregio's en provincies nog niet dergelijke afspraken zijn gemaakt. Kortom, er is nog veel (zendings)werk te doen. Bij alle betrokken partijen bestaat er daarom overeenstemming over het feit dat er een (permanente) «opvolger» in het leven geroepen moet worden. Dit wordt ingegeven door de hoge maatschappelijke kosten van venstertijden en voertuigeisen (€ 450 mln/jr; 30% hogere emissies). Zowel privaat als publiek (op alle schaalniveau's) is er met een slimme organisatie van stedelijke distributie «winst» te boeken.

In november 2007 heeft de Commissie zijn eindadvies<sup>2</sup> gepubliceerd, met daarin zeven aanbevelingen aan betrokken overheden en bedrijfsleven om stedelijke distributie in de toekomst beter te organiseren. In deze reactie geeft het kabinet aan welke positie en rol het inneemt ten aanzien van deze aanbevelingen.

## **2. Lange voorgeschiedenis**

Stedelijke distributie is op rijksniveau een onderwerp dat al geruime tijd aandacht krijgt. In 1995 werd door de toenmalige minister het Platform Stedelijke Distributie opgericht. Na beëindiging van dit Platform is – na advies van prof. Lemstra – in 2005 de Commissie Stedelijke Distributie ingesteld door de minister Peijs van Verkeer en Waterstaat. Opdracht aan de Commissie was – zoals vastgelegd in de Nota Mobiliteit (zie bijlage 1) – om door afstemming van belangen en bundeling van inzet de leefbaarheid van de binnenstad te waarborgen, gecombineerd met adequate bevoorrading en een vitale binnenstedelijke economie. Daarnaast heeft de Commissie een aantal specifieke onderzoeksvragen meegekregen:

- Het bieden van houvast in de vorm van een benchmarkinstrument;
- Het in beeld brengen van de maatschappelijke kosten en batenverdeling als gevolg van de organisatie en aanpak van stedelijke distributie;
- De ontwikkeling van een instrument om deze kosten en baten op regionaal niveau in beeld te brengen door samenwerkende partijen;
- Het prikkelen van marktpartijen om nog meer rekening met elkaar te houden;
- Het in beeld brengen van de wenselijkheid en mogelijkheden van bovenregionale afstemming (is het bijvoorbeeld nodig om afspraken te

<sup>1</sup> Huidige samenstelling van de Commissie: Eric Janse de Jonge (voorzitter), Betty van Arenal, Carol Werner, Cyril Driessen, Han Willemsse.

<sup>2</sup> Commissie Stedelijke Distributie, november 2007, Efficiëntere bevoorrading, Winst voor mens, economie en milieu. Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

maken over voertuigeisen en kan dit op een praktische manier zonder veel extra inspanning).

- Tot slot is er een toetsende taak: de Commissie toetst de regionale plannen aan de proceseisen die de minister van Verkeer en Waterstaat heeft opgesteld en komt zonodig tot een zwaarwegende adviesuitpraak als regionale overleggen niets hebben opgeleverd.

Uit de rapportage van de Commissie blijkt dat er op deze punten goede vorderingen zijn geboekt. Er is een scala aan instrumenten ontwikkeld ter facilitering en stimulering van het maken van gemeentelijke, stads-regionale en provinciale afspraken over stedelijke distributie (zie bijlage 2). Met behulp van de Commissie zijn in een tiental steden, stadsregio's en provincies met succes afspraken gemaakt tussen overheid en bedrijfsleven over de organisatie van stedelijke distributie. Ook is op verzoek van betrokken partijen in drie gevallen (Breda, Eindhoven en Groningen) formeel aan de Commissie gevraagd om te bemiddelen. In Breda en Eindhoven is dat succesvol verlopen. Bij de stad Groningen loopt het bemiddelingsproces nog.

### **3. Conclusies en aanbevelingen van de Commissie Stedelijke Distributie**

Conclusie van de Commissie Stedelijke Distributie is dat de gekozen aanpak zijn vruchten afwerpt. Het blijkt dat samenwerkende partijen, met erkenning van elkaars belangen, betere oplossingen bedenken en deze sneller kunnen doorvoeren. Verdere conclusies zijn:

- De gekozen aanpak uit de Nota Mobiliteit leidt tot goede resultaten. Weliswaar is het samenwerkingsproces aanvankelijk moeizaam op gang gekomen, maar er is onmiskenbaar een beweging ten goede in de aanpak van de problematiek gekomen.
- Schaalvergroting en regionaal denken en doen besparen veel tijd en geld.
- Binnenstadsmanagement en lokale initiatieven leiden tot zichtbare verbetering.
- Het convenant «Stimulering schone vrachtwagens en milieuzonering» heeft als katalysator gewerkt voor samenwerking.
- Op alle bestuurlijke niveaus is stimuleren van samenwerking en monitoring noodzakelijk.

#### *Visie van de Commissie op stedelijke distributie*

In de visie van de Commissie werken opgelegde beperkingen aan bevoorradend verkeer met de bedoeling een meer leefbare stad te creëren, vaak averechts. Het leidt tot disproportioneel extra verkeer aan bestelauto's met alle consequenties voor congestie, emissies en leefbaarheid van dien. Ook wordt bij herstructurering van gebieden en stadsontwikkeling nog te weinig rekening gehouden met de effecten van de inrichting en de toenemende bedrijvigheid op het bevoorradende verkeer. En als de binnensteden zijn volgebouwd is er weinig meer aan te doen. Het goederenvervoer naar binnensteden moet daarom niet eenzijdig *beperkt* worden, vindt de Commissie, maar tijdig en op gestructureerde wijze gezamenlijk – en liefst al in de planfase – worden georganiseerd. Dit leidt tot de volgende aanbevelingen van de Commissie.

#### *Aanbeveling 1. Zet aanpak stedelijke distributie uit de Nota Mobiliteit voort. Continueer de druk op de voortgang*

Geadviseerd wordt de aanpak stedelijke distributie via de Nota Mobiliteit voort te zetten aangezien in de samenwerking tussen bedrijfsleven en gemeenten tot op heden de meest veelbelovende resultaten zijn geboekt. Daarbij dient er wel druk op de voortgang te blijven. De Commissie adviseert daarom de bestaande gezamenlijke monitoring van de voortgang te

versterken: op nationaal niveau via het Nationaal Mobiliteitsberaad en op regionaal niveau via de bestaande overlegstructuren tussen provincie, regio en inliggende gemeenten. De Commissie beveelt daarbij ook aan om periodiek te voortgang te evalueren met het bedrijfsleven om recht te doen aan de gezamenlijke verantwoordelijkheid en inzet.

*Aanbeveling 2. Verbreid de aanpak, coördineer krachtiger en werk slimmer samen*

et aantal gemeentelijke successen dient verder te worden uitgebreid. De Commissie stelt, mede op basis van de Nota Mobiliteit, dat alle gemeenten waar beperkingen worden gesteld aan de bevoorrading tot afspraken moeten komen met het bedrijfsleven. Per provincie en stadsregio zou samenwerking vorm moeten krijgen waarbij met regio's, gemeenten en bedrijfsleven tot een gezamenlijke aanpak wordt gekomen. Provincies en stadsregio's zouden daarin meer het initiatief moeten nemen en het huidige succesvolle gezamenlijk optrekken van het bedrijfsleven dient daarbij voortgezet en geïntensiveerd te worden.

*Aanbeveling 3. Zet in op binnenstadsmanagement*

De Commissie ziet in binnenstadsmanagement kansen voor een permanente liaison tussen ondernemers en gemeentebestuur ten aanzien van beleid en uitvoering op het gebied van stedelijke distributie.

*Aanbeveling 4. Focus op de straat en detailhandel middels «deals» en straatmanagement*

Bevoorrading is op straatniveau maar één van de aandachtspunten van detailhandel en horeca. De Commissie beveelt daarom gemeenten aan om «deals» te maken met de lokale middenstand. Zo kan een totaalpakket voor een aantrekkelijker centrum bijvoorbeeld voorzien in een aanpak van criminaliteit, vandalisme, parkeren, gebiedsvernieuwing en bevoorrading. De inzet van straatmanagement kan doorstromingsafspraken succesvol handhaven en knelpunten in een vroegtijdig stadium signaleren.

*Aanbeveling 5. Integreer bevoorradingsbeleid met ruimtelijke ordening en economie*

Het stedelijke distributiebeleid dient gekoppeld te zijn aan ruimtelijke ordening en economische (stads)ontwikkeling. Dit kan bijvoorbeeld vorm krijgen door middel van een bevoorradingstoets.

Ook adviseert de Commissie het instellen van lokale commissies voor bevoorrading-aangelegenheden en regionale goederenteams. Er zouden eisen gesteld kunnen worden aan projectontwikkeling: vraag ontwerpers bijvoorbeeld om creatieve oplossingen te bedenken voor «24-uurs»-bevoorrading *zonder overlast. Daarnaast zouden gemeenten moeten nadenken over het stellen van eisen aan de ontvangers van goederen. Bij al deze acties gaat het erom dat de voorwaarden voor een goede stedelijke distributie als het ware worden ingeweven in het planningsproces.*

*Aanbeveling 6. Innoveer en ontwikkel gezamenlijk. Focus daarbij op lokale toepassingen*

Parkeergarages als ontvangtpunt voor kleine goederenzendingen buiten venstertijden of een gezamenlijke goederenontvangst in de straat of buiten het centrum. Twee voorbeelden van oplossingen die door samenwerking en uitwisseling van ervaringen meer kansen kunnen krijgen. De Commissie adviseert gezamenlijk te werken aan innovatie op het gebied van ICT, nieuwe logistiek, vervoerssystemen en middelen, verkeersmanagement en stedelijke aanpassingen en daarbij te focussen op toepassingen op lokaal niveau.

#### *Aanbeveling 7. Stel een Autoriteit Stedelijke Distributie in*

De onafhankelijke rol van de Commissie Stedelijke Distributie heeft bevorderend gewerkt op de samenwerking. Het is nuttig een dergelijke neutrale instantie voort te zetten in de vorm van een Autoriteit Stedelijke Distributie. De voorkeur voor de benaming «autoriteit» komt voort uit de wens van een stevige positionering en om uit te drukken dat een eventueel bemiddelingsadvies niet vrijblijvend is. Deze autoriteit zou drie taken moeten vervullen: kennisontwikkeling, procesadvisering en zwaarwegende bemiddeling.

#### **4. Discussie in het Nationaal Mobiliteitsberaad. Inzet van decentrale overheden: voortzetting werk Commissie gewenst, maar niet onder titel van Autoriteit; geen inbreuk op bevoegdheden van decentrale overheden**

In het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) van 7 februari 2008 is oriënterend gesproken naar aanleiding van het eindadvies van de Commissie. Algemene conclusie is dat – hoewel er goede vorderingen zijn gemaakt – er voortgaande inspanningen nodig zijn van alle betrokkenen om stedelijke distributie beter te organiseren. Dat is nodig, mogelijk en zeer de moeite waard. Er kan winst worden geboekt op meerdere terreinen, zoals een efficiëntere logistiek van bevoorrading, verbetering van de leefbaarheid en luchtkwaliteit, vermindering van de klimaatemissies en verbetering van de bereikbaarheid. In veel steden, stadsregio's en provincies zijn er in weerwil van de afspraken in de Nota Mobiliteit nog geen gezamenlijke afspraken met het bedrijfsleven gemaakt over stedelijke distributie. In dat licht zijn alle deelnemers aan het NMB voorstander van voortzetting van de werkzaamheden van de Commissie. Vooral de aanjaagfunctie van de Commissie kan niet worden gemist.

Gemeenten, Stadsregio's en Provincies zijn van mening dat de «opvolger» van de huidige Commissie over de zelfde bevoegdheden moet beschikken als de huidige. In dat licht hebben zij bedenkingen bij de aanbeveling om de opvolger van de Commissie de titel van Autoriteit te geven. Deze benaming zou ten onrechte de suggestie kunnen wekken van zware eigenstandige arbitrerende besluitvormende bevoegdheden. Dat zou op gespannen voet staan met de in de Nota Mobiliteit vastgestelde aanpak, waarbij is afgesproken dat decentrale overheden – samen met het bedrijfsleven – verantwoordelijk zijn voor stedelijke distributie. De voorkeur gaat uit naar een voortzetting van de bemiddelings- en aanjaagfunctie onder de bestaande naam van Commissie, of onder de titel van ambassadeur, vergelijkbaar met de OV-ambassadeur.

De stadsregio's geven ten slotte aan dat naast de rol voor provincies (aanbeveling 2) bij het nemen van initiatief en verzorgen van coördinatie, ook een dergelijke rol is weggelegd voor stadsregio's.

#### **5. Visie bedrijfsleven. Bevordering van efficiënte stedelijke distributie moet met kracht en autoriteit worden voortgezet. Regie van rijk blijft nodig.**

Bij de voorbereiding van deze kabinetsreactie heeft VenW ook een gespreksronde gehad met TLN, EVO, KNV en het Platform voor Detailhandel. Deze organisaties hebben de afgelopen jaren een belangrijke rol gespeeld bij het agenderen van vraagstukken op het vlak van stedelijke distributie. Ook hebben ze aangegeven in de toekomst een actieve rol te willen blijven spelen, onder andere door kennisoverdracht over logistieke processen en innovatie. Ik ben ze daar zeer erkentelijk voor. Het bedrijfsleven constateert tot zijn vreugde dat er de laatste jaren sprake is van een positieve kentering in de aanpak van stedelijke distributie. De betrokken

marktpartijen zijn echter wel erg veel tijd kwijt aan het voeren van overleg met individuele gemeenten over stedelijke distributie. Vanuit die optiek zijn zij voorstander van een wettelijk kader of op zijn minst een dwingend procesleidraad om de aanpak van stedelijke distributie te rationaliseren en te harmoniseren. Volgens hen is het daarbij goed mogelijk om maatwerk per stad te realiseren. Om de procesleiders en de adviezen extra impact te geven zijn ze sterke voorstander van een follow up van de Commissie onder de titel van Autoriteit. Ook al zou de Autoriteit geen extra bevoegdheden krijgen ten opzichte van de huidige Commissie, dan is die benaming wenselijk om redenen van psychologie. De naamgeving Autoriteit geeft aan leiders, adviezen en bemiddeling extra prestige en impact.

Tot slot is het bedrijfsleven van mening dat er een stevige stok achter de deur moet zijn om te waarborgen dat de aanpak van stedelijke distributie niet verzandt in vrijblijvendheid. In hun ogen zou idealiter de Autoriteit zelf bindend moeten kunnen arbitrerend. Gegeven echter het primaat van decentrale overheden bij stedelijke distributie lijkt het bedrijfsleven te aanvaarden dat dit qua bestuurlijke verhoudingen in Nederland een onbegaanbare route is. Des te meer achten zij het noodzakelijk dat het Rijk (lees de minister van VenW) uitstraalt dat hij bij conflicten rondom stedelijke distributie er niet voor schroomt met een beroep op de Planwet de desbetreffende overheden een aanwijzing te geven, conform het advies van de Commissie/Autoriteit.

## **6. Inzet voor kabinetsreactie. Voortzetting werk van Commissie onder benaming Ambassadeur Stedelijke Distributie.**

### *Reactie in algemene zin*

- We zijn op de goede weg. In steeds meer gemeenten, stadsregio's en provincies is sprake van goede afspraken en samenwerking op het terrein van stedelijke distributie.
- Maar dat geldt voor slechts zo'n tiental grotere gemeenten, stadsregio's en provincies, terwijl er enkele honderden steden zijn waar eenzijdig beperkingen zijn opgelegd aan stedelijke distributie, zonder verificatie van de effecten ervan en zonder overleg met bedrijfsleven.
- Kortom Stedelijke Distributie is geen «eindig» project, maar een thema dat (voorlopig) constant op de agenda moet staan. Temeer aangezien *goods don't vote*. De NIMBY<sup>1</sup>-reacties op goederenvervoer, het nationale belang van leefbaarheid, volksgezondheid, veiligheid, klimaatbeleid, economisch vitale binnensteden, florerend bedrijfsleven, evenals de impact op de congestie op het hoofdwegennet, vragen om blijvende beleidsmatige aandacht van de rijksoverheid.
- Op hoofdlijnen ben ik het eens met alle aanbevelingen van de Commissie, inclusief de aanbeveling om de werkzaamheden van de Commissie onder een andere naam voort te zetten. Maar gezien de weerstand van decentrale overheden tegen de voorgestelde benaming van Autoriteit, ben ik van mening dat we hiervoor een passende andere benaming moeten zien te vinden. Mijn voorstel is om dat te doen onder de titel van «Ambassadeur Stedelijke Distributie». Ik licht dat hieronder verder toe. Dit laat onverlet dat ik vanuit mijn rijksverantwoordelijkheid voor stedelijke distributie zonnig niet zal schromen mijn invloed en bevoegdheden te gebruiken om de doorwerking van de bemiddelingsadviezen van de Ambassadeur kracht bij te zetten.

### *Reactie op aanbeveling 1 en 2: Zet aanpak van stedelijke distributie via Nota Mobiliteit voort; Verbreid de aanpak, coördineer krachtiger en werk slimmer samen*

- De procesaanpak uit de Nota Mobiliteit blijkt aan te slaan, maar we zijn

---

<sup>1</sup> Not In My BackYard.

er nog lang niet. Ik ben het daarom met de Commissie eens dat er stevige druk op de voortgang moet blijven, door monitoring zowel op nationaal als regionaal niveau en dit regelmatig te agenderen in respectievelijk het Nationaal Mobiliteitsberaad en decentrale overlegstructuren.

- Om aan de procesverplichting uit de Nota Mobiliteit uitwerking te geven dient er op alle niveaus van het bestuurlijk overleg met enige regelmaat de dialoog met het bedrijfsleven te worden aangegaan om gezamenlijk afspraken te maken over de verdere voortgang. Niet genoeg kan het belang worden onderstreept van een tijdige, regelmatige en serieuze betrokkenheid van het bedrijfsleven. We moeten hun knowhow op het vlak van logistiek (en innovatie daarbinnen) ten volle benutten bij de vormgeving van het beleid voor stedelijke distributie.
- Ik ondersteun daarbij de aanbeveling van de Commissie dat provincies en stadsregio's meer het initiatief nemen om op provinciaal en stadsregionaal niveau deze dialoog een impuls te geven als opmaat naar onderling bindende afspraken voor stedelijke distributie in de diverse provincies, stadregio's en gemeenten. Feitelijk past deze taak ook bij de verplichting uit de Nota Mobiliteit om in Provinciale en Regionale Verkeers- en Vervoersplannen de aanpak van stedelijke distributie uit te werken. Ik zal de voortgang hierin jaarlijks monitoren in het NMB, want uiteindelijk dient het ingezette proces uit te monden in resultaten.

#### *Reactie op aanbeveling 3 en 4. Zet in op binnenstadsmanagement en straatmanagement*

- Binnenstadsmanagement en straatmanagement werken beide integreerend tussen detailhandel, horeca en gemeente. Ik ben het eens met de Commissie om zo mogelijk hierbij bredere «deals» te maken waarbij afspraken gemaakt worden over stedelijke distributie in samenhang met andere belangrijke zaken zoals parkeren, gebiedsvernieuwing, criminaliteit en vandalisme.
- Ik kan mij voorstellen dat de opvolger van de Commissie – in afstemming met overheden en bedrijfsleven – behulpzaam is bij het uitwerken van een standaard draaiboek/stappenplan voor binnenstadsmanagement en straatmanagement. Dat werkt drempelverlagend en het geeft de mogelijkheid de lessen van best practices uit te dragen. Daarbij lijkt het mij verstandig gemeentes en lokaal bedrijfsleven de ruimte te laten om per situatie afspraken te maken over de wederzijdse taken en rollen bij straat- en binnenstadsmanagement. Dat sluit aan bij de diversiteit aan succesvolle praktijkvoorbeelden.

#### *Reactie op aanbeveling 5. Integreer bevoorradingsbeleid met ruimtelijke ordening en economie*

- Met deze aanbeveling voor integrale planvorming ben ik het van harte eens. Op lokaal en (stads)regionaal niveau is er qua leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid veel te winnen wanneer bij projecten en planvorming op het vlak van ruimtelijke ordening en economie goed rekening wordt gehouden met bevoorradingsaspecten. Ik zie de aanbeveling van de Commissie als een oproep aan decentrale overheden om attent te zijn op die integrale benadering, niet alleen bij nieuwe locaties, maar ook bij stadsvernieuwing. Gelukkig worden overheden, opdrachtgevers en projectontwikkelaars door schaalvergroting steeds professioneler op het vlak ruimtelijke ordening en logistiek. Ik ben mede daardoor geen voorstander van extra regelgeving op dit punt. We doen ook niemand plezier met een bureaucratische bevoorradingsstoets. Dan lopen we ook het risico dat distributieverkeer als een belemmering voor stedelijke ontwikkeling wordt gezien, terwijl in mijn ogen juist de kansen en voordelen van een integrale benadering centraal moeten staan. In dat licht kan ik mij wél vinden in de suggestie van de Commissie om regelmatig overleg te organiseren

tussen overheden en bedrijfsleven via bijvoorbeeld decentrale Commissies Bevoorradingsaangelegenheden of Regionale Goederen Teams. In Utrecht bewijst een dergelijke aanpak zichzelf. Dit soort gremia kunnen een belangrijk instrument zijn om stedelijke distributie op decentraal niveau actief te agenderen en te monitoren. Bij het ontbreken van dergelijke gremia is het van extra belang dat gemeenten bij planvorming actief de dialoog zoeken met het bedrijfsleven en vice versa het bedrijfsleven alert is bij bestemmingsplanwijzigingen en gebruik maakt van mogelijkheden tot inspraak.

- Deze gewenste integrale planvorming speelt ook op nationaal niveau via de ingezette koers van gebiedsgerichte ontwikkeling. De omvorming van het MIT in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) en de daarmee samenhangende programmatische samenwerking tussen departementen onderling en met decentrale overheden en bedrijfsleven is daar een belangrijke uiting van.
- De Commissie doet bij deze aanbeveling ook de suggestie voor een gezamenlijk onderzoek van departementen en decentrale overheden naar de wijze waarop in landen om ons heen wordt omgegaan met weidewinkelcentra, om inzicht te krijgen in de mogelijkheden die weidewinkels bieden op de mobiliteit in de verdere toekomst. Ik heb hierover gesproken met IPO en VNG. De besluitvorming over het locatiebeleid is immers gedecentraliseerd. Zij zien geen aanleiding voor nader onderzoek naar weidewinkels. Ik sluit me daarbij aan. Het Interprovinciaal Overleg (IPO) heeft immers pas onlangs – met instemming van VNG – daartoe richtlijnen opgesteld welke door het vorige kabinet in 2006 zijn geaccordeerd. Essentie daarvan is dat de ontwikkeling van weidewinkels niet ten koste mag gaan van de bestaande detailhandelsstructuur in wijkwinkelcentra en binnensteden. Verder vraagt de schaal van een dergelijk concept om plaatsing in of aansluitend aan het bestaand stedelijk gebied, zorgvuldige inpassing in het landschap, aandacht voor zorgvuldig ruimtegebruik, energiegebruik en de kwaliteit van de leefomgeving, evenals een goede ontsluiting via de weg en met het openbaar vervoer.

*Reactie op aanbeveling 6. Innoveer en ontwikkel gezamenlijk. Focus daarbij op lokale toepassingen*

- Samenwerking tussen alle stakeholders – in plaats van het eenzijdig opleggen van beperkingen – kan inderdaad leiden tot nieuwe creatieve oplossingen. Ik ben blij dat er steeds meer voorbeelden zijn van dergelijke lef vergende experimenten.
- Het programma PIEK is daar een voorbeeld van. Het blijkt dat 24-uursbevoorrading van supermarkten met stil materieel goed mogelijk is zonder extra overlast van de omgeving. Daarom heeft de Commissie mijns inziens terecht voorgesteld om de eisen bij 24 uren bevoorrading zodanig op te stellen dat er, *zonder overlast*, 24 uur per dag bevoorrading kan plaats vinden. Ik kan me voorstellen dat «24 uren» bevoorrading in de praktijk vooral betekent: vóór de ochtendspits/na de avondspits. In wezen hebben we het dan over «18 uren» bevoorrading. Daarom ben ik het ook van harte eens met het pleidooi van de Commissie en het VNG voor extra beleidsruimte voor experimenten met stille bevoorrading, mede omdat daar bij pilots goede ervaringen mee zijn opgedaan. Van een overgangssituatie gaan we nu geleidelijk naar een situatie van normalisering van 18 tot 24 uren-bevoorrading. Belangrijk daarbij is dan wél dat er door gemeenten goed gehandhaafd wordt aan de hand van de duidelijke landelijke geluidsnormen uit het Besluit Detailhandel, zodat er geen sprake is van overlast.

*Reactie op aanbeveling 7. Stel een Autoriteit Stedelijke Distributie in*

- Ik ben verheugd dat alle stakeholders van mening zijn dat de Commissie zeer nuttig werk heeft verricht bij het adviseren over en



aanjagen van stedelijke distributie. Gezien het feit dat in heel veel steden nog veel winst is te boeken met een slimmere stedelijke distributie acht ook ik daarom voortzetting van het werk van de Commissie gewenst. Ik wil daarbij benadrukken dat een efficiënte en duurzame stedelijke distributie niet louter een lokale opgave is maar ook een nationaal belang vertegenwoordigt. Niet in de laatste plaats op het vlak van bereikbaarheid. Er is een potentieel van een 30% efficiëntere stedelijke logistiek. Zelfs als we daar maar een deel van weten te realiseren dan zal dat een gunstige invloed hebben op de bereikbaarheid van steden en de doorstroming op het hoofdwegennet.

- Het voorstel om de werkzaamheden van de Commissie voort te zetten onder de benaming van Autoriteit blijkt weinig draagvlak te hebben bij decentrale overheden. Voor hen straalt dat te veel het beeld uit daarmee de decentrale besluitvorming «overruled» kan worden. Ik kan me daar iets bij voorstellen.
- Het is overigens niet mijn intentie de opvolger van Commissie meer bevoegdheden te geven dan de huidige. Dat zou op gespannen voet staan met de afspraken uit de Nota Mobiliteit, waar met het oog op subsidiariteit en lokaal maatwerk het primaat voor stedelijke distributie ligt bij lagere overheden. Ook het door het bedrijfsleven genoemde alternatief van bindende arbitrage door de Commissie verhoudt zich slecht tot de bevoegdheidsverdeling van de Nota Mobiliteit.
- Aan de andere kant ben ik gevoelig voor het signaal van het bedrijfsleven om zorg te dragen om de werkwijze en benaming van de opvolger van de Commissie zodanig te kiezen dat dit zorgt voor extra statuur aan kennisontwikkeling, procesadvisering en bemiddeling. Het belang van een goede stedelijke distributie noopt immers tot stimulering van snelheid en professionaliteit waarmee gemeenten uitwerking geven aan het organiseren van hun stedelijke bevoorrading.
- Dit alles overziend stel ik voor dat de werkzaamheden van de Commissie worden voortgezet onder de titel van Ambassadeur Stedelijke Distributie. Volgens Van Dale is een ambassadeur de hoogste diplomatieke vertegenwoordiger van een regering. Dat maakt duidelijk dat de uitspraken van een Ambassadeur niet vrijblijvend zijn, maar worden gesteund door het gezag dat hij vertegenwoordigt. Tegelijkertijd is duidelijk dat het woord ambassadeur niet te associëren is met zoiets als arbiter, of autoriteit. Instelling van een Ambassadeur Stedelijke Distributie kan dus prima samengaan met eerbiediging van de *status quo* van de bestuurlijke verhoudingen.
- De Ambassadeur Stedelijke Distributie kan rekenen op mijn steun bij zwaarwegende bemiddelingsadviezen. Mocht een bemiddelingsadvies op verzet stuiten van de desbetreffende overheid, dan zal ik als verantwoordelijke bewindspersoon niet schromen mijn bevoegdheden op basis van de Planwet te benutten. Zo ver komt het echter hopelijk nooit. De huidige vorm van bemiddeling – met de stok achter de deur van advies en melding aan de Minister – blijkt succesvol. Die aanpak wil ik voortzetten.

De Nota Mobiliteit vormt de basis voor de aanpak van stedelijke distributie in Nederland. In de Nota Mobiliteit – definitief vastgesteld in februari 2006 – is stedelijke distributie als een van de essentiële onderdelen opgenomen die decentrale overheden in hun beleid dienen te laten doorwerken:

«Stedelijke distributie is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van bedrijfsleven (producenten, vervoerders, verladers en ontvangers) en decentrale overheden, in het bijzonder de gemeenten. Met elkaar hebben zij de zorg voor voldoende mogelijkheden voor stedelijke distributie en regionaal goederenvervoer. Bundeling van goederenstromen, uniformiteit in voertuigeisen, regionale samenhang in venstertijden en samenwerking bij ontvangende partijen zijn hierbij de uitgangspunten. Op lokaal en regionaal niveau vindt hierover afstemming plaats tussen genoemde partijen wat leidt tot onderling bindende afspraken. Rijk en VNG onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheid van een centrale ontheffingverlening voor gelden waardetransporten.

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 regionale overleg niet tot overeenstemming leidt, kan de commissie ingeschakeld worden om tussen de partijen te bemiddelen. Van dit bemiddelingsadvies kan alleen met zwaarwegende motieven worden afgeweken».

*Nota Mobiliteit, deel IV: Essentiële onderdelen van beleid, p. 12.*

Dit essentiële onderdeel vormt het vertrekpunt voor de door de minister van Verkeer en Waterstaat in 2005 ingestelde Commissie Stedelijke Distributie om de betrokken partijen bij stedelijke distributie te stimuleren samen te werken.

De Commissie kreeg bij instelling ook de specifieke opdracht mee een aantal (kennis)instrumenten te ontwikkelen. Hieronder vindt u een chronologisch overzicht van de activiteiten.

*Instrumentenmap, december 2005*

De Commissie heeft een instrumentenmap uitgebracht ter bevordering van het lokale en regionale samenwerkingsproces. De vijf instrumenten in de map bevorderen het inzicht in de problematiek rond stedelijke distributie en het bieden inhoudelijk houvast: het Voorbeeldenboek vervult een benchmarkfunctie, het Werkboek biedt een stappenplan voor samenwerking, de Rekenmodule biedt inzicht in de kosten en baten van maatregelen, de omgevingsanalyse maakt inzichtelijk welke posities en belangen betrokken partijen hebben en met het Dashboard Marktstimulans kunnen uitruilmogelijkheden verkend worden.

*Convenant schone vrachtauto's en milieuzonering, maart 2006*

In 2006 is de Commissie intensief betrokken geweest bij het convenant «Schone vrachtauto's en milieuzonering». Hiermee zijn afspraken gemaakt – door tien gemeenten, de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat, Stadsregio Rotterdam, VNG, EVO, TLN en KNV – over het instellen van milieuzones en wordt voorkomen dat er per gemeente verschillende beperkingen worden opgelegd. Ook is afgesproken dat gemeenten zich tot het uiterste zullen inspannen om ervoor te zorgen dat met belanghebbenden afspraken gemaakt worden om schoner, efficiënter, sneller en stiller stedelijk goederenvervoer te bevorderen.

De Commissie heeft een bemiddelende rol gespeeld bij de totstandkoming van het convenant. Met een specifiek artikel in het convenant over bevoorrading is de samenwerking tussen partijen nog extra gestimuleerd; met het convenant als geheel wordt harmonisatie t.a.v. milieuzones bevorderd.

*Quick Scan stand van zaken samenwerking, augustus 2006*

De Commissie heeft een quick scan laten uitvoeren om te monitoren of er al lokale en regionale afspraken waren gemaakt over stedelijke distributie. Doel van het onderzoek was om inzicht te krijgen in de voortgang van de uitvoering van de Nota Mobiliteit op het gebied van stedelijke distributie. Door enerzijds het doen van dit onderzoek en anderzijds door de resultaten daarvan te communiceren en te agenderen bij VNG en het Nationaal Mobiliteitsberaad, heeft de Commissie partijen aangesproken op hun verantwoordelijkheden. Bovendien is hierdoor meer bekendheid bij gemeenten ontstaan over de proceseisen ten aanzien van stedelijke distributie in de Nota Mobiliteit.

*Referentiemodel Venstertijden en voertuigeisen, oktober 2006*

Om decentrale overheden en bedrijfsleven een inhoudelijk houvast te geven bij het overleg heeft de Commissie besloten een Referentiemodel te ontwikkelen. Dit document kan als referentie dienen bij het nadenken over maatregelen, vooral ten aanzien van venstertijden en voertuigeisen. Het model geeft vorm aan inhoudelijke denkbeelden van de Commissie over enkele cruciale voorwaarden voor een efficiënte stedelijke distributie.

Zowel bedrijfsleven als overheden waarderen dit Referentiemodel. Het gaat gebruikt worden in de Stadsregio Utrecht en in Noord-Nederland heeft het al geïnspireerd tot het maken van een spelregelkader stedelijke distributie.

*Bedrijfsleven aan zet: 12 stedenproject, december 2006*

Naar aanleiding van de resultaten van de Quick Scan heeft de Commissie het bedrijfsleven gewezen op haar medeverantwoordelijkheid ten aanzien van stedelijke distributie en heeft haar gestimuleerd bij gemeenten de problematiek te agenderen. Dit heeft ertoe geleid dat het bedrijfsleven twaalf gemeenten heeft geselecteerd en benaderd om samenwerking te bewerkstelligen. De Commissie heeft dit initiatief ondersteund door een adviseur van Buck Consultants ter beschikking te stellen.

*Digitale Kaart, juni 2007*

Dit instrument is een website waarbij grafisch is weergegeven in welke gebieden in Nederland inmiddels afspraken zijn gemaakt over stedelijke distributie. De functie van de kaart is tweeledig: enerzijds monitoren van bestaande initiatieven en anderzijds stimuleren en inspireren van partijen die nog niet aan de slag zijn. De Commissie is voornemens de regio's en provincies aan te spreken op hun verantwoordelijkheid en rol, met verwijzing naar deze kaart.

*Communicatie & presentaties, 2005–2007*

Om betrokkenen aan te sporen tot samenwerking is de Commissie in de afgelopen twee jaren regelmatig in gesprek geweest met alle betrokken brancheorganisaties en overheden. Via diverse communicatiemiddelen zijn regelmatig de ontwikkelingen en activiteiten van de Commissie en ontwikkelingen in het land gemeld. In de jaarverslagen die de Commissie heeft uitgebracht is een gedetailleerd overzicht te vinden van de activiteiten van de Commissie.

*Advisering, 2005–2007*

De Commissie is regelmatig via telefoon en e-mail benaderd met vragen en informatieverzoeken. Zij heeft daarin een informerende en adviserende rol gespeeld.

*Bemiddeling, vanaf mei 2007*

In praktijk blijkt dat het «dreigen met bemiddeling» (in dit geval door het bedrijfsleven) samenwerkingsprocessen op lokaal niveau heeft gestimuleerd. Vanaf mei 2007 is door het bedrijfsleven driemaal formeel een beroep gedaan op de bemiddelende functie van de Commissie, vooral rondom de invoering van enkele milieuzones. Bemiddeling door de Commissie heeft tot op heden tot positieve resultaten geleid.