

# Verslag van het congres

## Steden aantrekkelijk, concurrerend en bereikbaar

26 november 2007

*In de sfeervolle ambiance van het Diligentia Theater in Den Haag presenteerde de Commissie Stedelijke Distributie haar rapport [‘Efficiënte bevoorrading. Winst voor mens, economie en milieu’](#). Na twee jaar aanjagen en stimuleren van samenwerking, kijkt de Commissie terug op de resultaten van haar werk. Zij constateert dat de decentrale overheden en partijen goed op weg zijn, maar dat er ook nog veel moet gebeuren.*

*Het lukt steeds beter om stedelijke distributie vorm te geven vanuit de lokale situatie en met regionale afstemming (als borging voor harmonisatie). Een integrale visie en aanpak – verkeer & vervoer, economie, milieu en ruimtelijke ordening – is daarbij onontbeerlijk om aan te sluiten bij de ontwikkeling van de steden/dorpen. Een bevoorradersplan mag daarbij absoluut niet ontbreken. De Commissie roept gemeenten en architecten op nieuwe en simpele oplossingen te bedenken waarbij bevoorrading op een snelle en slimme wijze kan plaatsvinden.*

*Op het congres was aandacht voor de nationale situatie alsook de internationale activiteiten die op het gebied van stedelijke distributie plaatsvinden in het kader van [Bestufs](#).*

### I. Stedelijke distributie in Nederland

#### “Vormgeven van efficiënte bevoorrading is noodzaak”

Voorzitter Eric Janse de Jonge opende het congres, waarna Carol Werner – dagvoorzitter – de discussie startte met de opmerking dat gezien het groeiend aantal transportbewegingen (+ 30% in 2020, Nota Mobiliteit) het niet de vraag is *of* maar *hoe* partijen de winst gaan pakken die efficiënte bevoorrading oplevert. Hierbij is slim en effectief samenwerken een van de oplossingen die de meeste winst genereert, zo stelde hij. “We slagen er steeds beter in om die winst te verzilveren en goed samen te werken, maar hoe kan het nog beter?”

Hij legde deze vraag voor aan de bijeengebrachte vertegenwoordigers van de betrokken partijen: Jos Koniuszek (voorzitter Retail Platform Breda), Machiel van der Kuijl (directeur EVO), Alexander Sakkers (voorzitter TLN) en Jan van der Meer (wethouder gemeente Nijmegen).

## “We kunnen als detailhandel zelf ook met oplossingen komen”

Jos Koniuszek, voorzitter Retail Platform Breda

*In Breda zijn de plannen rond het instellen van een milieuzone aanleiding geweest om ook te kijken naar hoe de stedelijke distributie is georganiseerd. Hierdoor is het denken over bevoorrading in een stroomversnelling geraakt. Samen met gemeente, vervoerders en verladers wordt gezocht naar de best passende oplossing. Hiervoor is een bevoorradingsprofiel uitgevoerd. Zoals in het convenant Milieuzones ook is opgenomen vormt het heroverwegen en invulling geven aan efficiënte stedelijke distributie een onderdeel bij het instellen van een milieuzone. Jos Koniuszek, voorzitter [Retail Platform Breda](#), doet verslag van zijn ervaringen.*

Koniuszek geeft in zijn verhaal aan dat de betrokkenheid van de lokale detailhandel van belang is bij stedelijke distributie omdat zij de *deskundige ter plaatse* is. Zij kan informatie leveren die van belang is bij het organiseren van de bevoorrading. “In eerste instantie voelden we ons wat ‘verloren’ in de veelal technische discussies over maatregelen en effecten waarbij cijfers van berekeningen en metingen ons om de oren vlogen. Toch hebben wij een goede bijdrage kunnen leveren. Zo was bijvoorbeeld bij het maken van de plannen nog niet meegenomen dat er 20.000 extra m<sup>2</sup> aan vloeroppervlak bij zouden komen. Dat maakt toch heel wat uit!” Bovendien, zo stelde Koniuszek, is bevoorrading dichterbij dan we denken. “De besturen die onder het Retail Platform vallen zijn de afgelopen tijd meer betrokken geraakt bij dit onderwerp. In eerste instantie was er de houding van ‘we kunnen er toch niets aan doen’, nu wordt er gewerkt vanuit ‘we kunnen zelf ook met oplossingen komen’.”

### **Hypermarkten buiten de stad?**

Op de vraag hoe zit het met de ‘buitenregio’ zit, antwoord Sakkers dat het gaat om wat de consument wil: grote hypermarkten buiten de stad of de diversiteit aan winkels (cultuur, boetiekjes) in de binnenstad. Er is sprake van vrije markt en een overheid die daar randvoorwaarden aan stelt.

Van der Meer geeft aan dat het opletten is geblazen met PDV's (perifere detailhandels vestigingen). Hij geeft het voorbeeld van Oberhausen waarbij door detailhandel buiten de stad de binnenstad inmiddels ‘dood’ is. “Een binnenstad moet je zien als de huiskamer van je stad en als zodanig inrichten.”

## “Er is echt beweging gerealiseerd de afgelopen twee jaar”

Machiel van der Kuijl, directeur EVO

*[EVO](#) is als belangenbehartiger van verladersorganisaties een belangrijke gesprekspartner in de samenwerking tussen decentrale overheden en bedrijfsleven. Zij heeft – samen met TLN, KNV en Platform Detailhandel – in 2007 in tientallen gemeenten stedelijke distributie met succes geagendeerd. Machiel van der Kuijl, directeur EVO, is uitgenodigd om zijn visie te geven.*

“Tien jaar geleden werd er een hart als logo gebruikt voor een congres over stedelijke distributie. Ik kan stellen dat dat hart gezonder is geworden, niet vetter,” aldus Van der Kuijl.

De directeur van EVO is positief over de beweging die is gecreëerd rondom stedelijke distributie. “Het onderwerp stond al geruime tijd op de agenda, maar de afgelopen twee jaar is er echt succes geboekt doordat er nu betrokken ambtenaren en wethouders zijn die samenwerking willen realiseren. Zonder deze samenwerking, geen werkende oplossingen”. Daarnaast is het inzicht in de dynamieken rond stedelijke distributie toegenomen bij de samenwerkingspartners, zo stelde hij. “Kennis – die eerder wel voorhanden was – wordt nu meer en meer gebruikt. Men onderbouwt zaken beter door o.a. bevoorradingsplannen te maken.”

**“Stedelijke distributie is ook een economisch verhaal. Je kunt een binnenstad vergelijken met een pretpark: daar zie je ook geen vrachtwagens doorheen rijden tijdens openingstijden.”** Jan van der Meer, wethouder Nijmegen

*In [Nijmegen](#) is het milieuzone–stappenplan gevolgd en is invulling gegeven aan stedelijke distributie. Er is daardoor reeds 8% minder voertuigen in de binnenstad gerealiseerd. De samenwerking heeft geleid tot meer begrip voor de invoering van een milieuzone en partijen zien dat de gemeente serieus bezig is met alternatieven. [Binnenstadservice.nl](#) is een van die alternatieven. Jan van der Meer, wethouder Mobiliteit, Groen, Milieu en Recreatie van gemeente Nijmegen gaat in op dit initiatief.*

Van der Meer stelt dat stedelijke distributie vooral gaat over kleine winkels. Bij één kleine winkel komen per dag misschien wel 10 vrachtwagens voorrijden. Daar is dus ook de grootste winst te behalen. Vandaar het idee van Binnenstadservice dat de ontvangst gaat organiseren van goederen voor binnenstadondernemers. “Een uniek concept, omdat het van ‘onderop’ komt, van de ondernemers zelf.” Het vernieuwende is dat ondernemers er collectief voor kiezen om hun afleveradres te wijzigen, en eveneens hun magazijn te verplaatsen. Dit vraagt nogal wat van het vertrouwen in de dienstverlenende partij. Naast een afleveradres waar vervoerders 24 uur per dag kunnen aanleveren, zal Binnenstadservice.nl op termijn ook mogelijkheden bieden t.a.v. digitaal winkelen in de binnenstad, bestellingen doen in grotere aantallen, beprijzen, op elk gewenst moment leveren aan detailhandel en horeca (middels elektronische voertuigen). Opbrengsten van een dergelijk concept betreffen voornamelijk immateriële zaken als een schonere lucht en betere doorstroming. De kosten vormen een nadeel. Deze bedragen het eerste jaar 600.000 euro. Met name het ICT–gedeelte is kostbaar (200.000). Jan doet daarom ook een oproep voor mede–investeerders. De software is tevens in te zetten bij andere gemeenten. E ook het gehele concept is in andere steden toe te passen. Wel is dan belangrijk dat het vanuit de ondernemers wordt georganiseerd. Een oud– of bestaande centrummanager kan hierbij een faciliterende rol vervullen.

Birgit Hendriks, oud centrummanager in Nijmegen, heeft deze rol vervuld bij het vormgeven van Binnenstadservice.nl. Zij legt uit dat de conceptontwikkeling gebeurt in een stichting en de commerciële exploitatie van de diensten – waaronder het rijden met de elektronische

voertuigen – in een aparte BV gaat plaatsvinden. Binnen twee jaar zou Binnenstadservice kostendekkend moeten zijn.

*In een ontwikkelfase kan een overheid, vooral gezien de te realiseren maatschappelijke winst, financieel bijspringen om innovatieve initiatieven van de grond te krijgen. Daarna moet zij zich terugtrekken.*

*Nb. Concepten als deze moeten niet als doel worden gezien, maar als middel tot. Ook andere initiatieven en middelen die bijdragen aan hetzelfde doel moeten blijven kunnen.*

Michael Jurriaans (zaal) vraagt hoe dat zit met milieu als katalysator: pas door druk rond de fijn stof normering kwam er beweging in de stedelijke distributie? Jan van der Meer geeft aan dat stedelijke distributie niet alleen een milieuverhaal is, maar dat het ook gaat om files verminderen (bereikbaarheid) en ook om de economische factor: de binnenstad is een werklocatie en er is tevens een groei in de culturele sector te zien. Je kunt een binnenstad vergelijken met een pretpark: daar zie je ook geen vrachtwagens doorheen rijden tijdens openingstijden.

#### **Venstertijden in regionaal perspectief**

Van der Meer vertelt dat Nijmegen heeft overwogen om – net als Arnhem – de venstertijden te verkorten tot 10.00 uur. Reden hiervoor was dat doordat Nijmegen de venstertijd tot 12.00 uur heeft, de vrachtwagens eerst naar Arnhem reden en daarna pas Nijmegen aandeden. Hierdoor werd alleen het laatste gedeelte van de venstertijd in Nijmegen benut. Een ongewenste situatie, waarbij Van der Meer aangeeft dat zij tot nu toe niet hebben gekozen voor het verkorten van de venstertijd, omdat dat tot inzet van meer vrachtwagens leidt en aldus tot meer uitstoot. Iets dat op het niveau van de stadsregio Arnhem–Nijmegen niet wenselijk is. Het verkorten van de officiële venstertijden als instrument om het gebruik van Binnenstadservice te bevorderen wordt op termijn wel overwogen.

**“In Amsterdam zijn op straatniveau perfecte afspraken gemaakt.”**

Alexander Sakkers, voorzitter TLN

*TLN is als belangenbehartiger van vervoerders een belangrijke gesprekspartner in de samenwerking tussen decentrale overheden en bedrijfsleven. Zij heeft – samen met EVO, KNV en Platform Detailhandel – in 2007 in tientallen gemeenten stedelijke distributie met succes geagendeerd. Alexander Sakkers, voorzitter van TLN, is gevraagd terug en vooruit te blikken.*

Sakkers – voormalig burgemeester van Eindhoven – prijst de werkwijze van de Stadsregio Utrecht inzake stedelijke distributie en is zeer te spreken over het straatmanagement dat in Amsterdam is ingesteld. De voorzitter van TLN heeft ook kritiek; er zijn ca. 400 gemeenten, waarvan er maar een twintigtal actief zijn met stedelijke distributie. Milieuzones hebben in grotere steden als katalysator gewerkt, maar stedelijke distributie gaat ook kleinere steden en dorpen aan.

Maatwerk is bij stedelijke distributie het devies: met verladers, vervoerders en detailhandel komen tot afspraken, onder regie van de overheid. Het lastige is dat men soms op

straatniveau pas het belang ziet van bevoorrading. Belangrijk in die samenwerking is, aldus Sakkers: 1) commitment, geen vrijblijvendheid, 2) maatwerk, 3) op regionaal niveau werken aan generieke maatregelen en 4) elkaar niet verrassen. Wat betreft dit laatste punt noemt Sakkers de grote investeringen die de transportsector de afgelopen jaren heeft gedaan in stillere en schonere vrachtauto's. Als het gaat om innovatie is het zaak verstandig te handelen en bedrijven de tijd te geven om dergelijke vernieuwingen door te voeren.

#### **Markt en overheid doen zaken op het congres**

Fietskoerier Freek van Duuren doet tijdens de discussie zaken met de gemeente Den Haag – die bezig is met het organiseren van een Goederen Uitgifte Punt. Hun belangen liggen in elkaars verlengde.

## **II. Stedelijke distributie in Europa**

**“Bevoorrading is een essentiële functie, maar wel een die we niet willen zien, horen en ruiken”**

Jarl Schoemaker,  
Senior Consultant NEA

*Jarl Schoemaker geeft in de hoedanigheid van projectleider NL Bestufs in vogelvlucht een overzicht van de activiteiten en resultaten van Bestufs.*

Schoemaker stelt dat stedelijke distributie eigenlijk een functie is die we niet willen zien, horen en ruiken. Dat kan eigenlijk niet. Als – zoals net door iemand uit de zaal is gesteld – er dagelijks alleen al 20.000 pallets aan kruidenierswaren de stad binnen moeten komen, dan vervult stedelijke distributie een vitale functie, het zorgt ervoor dat wij kunnen overleven. Monden moeten gevoed worden. Bevoorrading is aldus te vergelijken met de aanvoer van drinkwater en electriciteit.

Stedelijke distributie is dus een essentiële functie die gefaciliteerd moet worden, waarbij externe effecten die optreden geminimaliseerd moeten worden. Hierbij is het vreemd te noemen dat personenvervoer veel aandacht van overheden mag genieten, en dat goederenvervoer veel meer aan de private sector wordt overgelaten.

Schoemaker licht toe op welke thema's binnen Bestufs informatie wordt verzameld en kennis wordt gedeeld, o.a. toegang tot de stad, beprijzing, handhaving, decentraal, nachtdistributie, afval- en retourstromen. Waarbij momenteel ook wordt gefocust op de kleine en middelgrote steden. Er worden seminars gehouden in binnen en buitenland, waaronder in Duitsland, Finland, Spanje. Daarnaast wordt gewerkt aan dataverzameling en modellering om meer te weten te komen over goederenvervoer naar binnensteden en effecten van verschillende maatregelen na te gaan.

#### **Rekenmodule**

Peter Colon geeft aan dat Buck Consultants in opdracht van de Commissie Stedelijke Distributie voor Nederland een rekenmodule heeft ontwikkeld die maatregelen kan doorrekenen. Dit model, dat recent is vernieuwd (versie 3), wordt gevoed met informatie uit bevoorradingsprofielen.

Schoemaker geeft voorbeelden van goede samenwerking tussen publieke en private sector in o.a. Göteborg, Londen en Bremen. Hij schetst trends die van invloed zijn op stedelijke distributie: stijgende prijzen voor brandstof en producten, stijgende transportprijzen, groei van alternatieve brandstoffen, herstructurering van supply chains (just in time, leveringen aan huis door e-commerce), urbanisatie, de toename van het vervoer op de korte afstand en hogere eisen aan leefomgeving. Deze trends hebben effecten op de stad en vormen aldus uitdagingen voor de stakeholders.

Schoemaker schetst een kentering in de aandacht die de Europese Commissie heeft voor stedelijke distributie. De EC geeft binnenkort een white paper uit over *Urban Freight*. Het Nederlandse bedrijfsleven kan nog tot 15 maart 2008 haar visie hierop geven. EC heeft ook fondsen voor nieuwe technologieën.

Conclusies: problemen zijn internationaal dezelfde, oplossingen zijn al vaak wel bedacht, lokale karakteristieken bepalen welke oplossingen succesvol zullen zijn. Daarbij werken niet-geharmoniseerde lokale oplossingen prijsverhogend. Steden dienen zich te realiseren welke positie zij innemen in de supply chain en welke effecten individuele maatregelen hebben. Als steden er onvoldoende in slagen om de problemen met fijn stof op te lossen, dan zal de EC zich meer en meer gaan bemoeien met stedelijke bevoorrading.

Aanbevelingen: aandacht voor integrale aanpak en evenwichtige aandacht voor goederen- en personenvervoer.

### **“We need the supermarkets *inside* the city, not outside”**

Herve Levifve, Head of Freight, Parijs

*In Parijs zijn sinds vorige jaar simpeler regels over bevoorrading van kracht. Herve Levifve, Head of Freight, maakt inzichtelijk hoe dit Parijse beleid eruit ziet en werkt.*

Levifve gaat in op criteria die vorig jaar zijn vastgesteld voor toegang tot de stad, vertelt over het nieuwe beleid ten aanzien van laad- en losplekken en laat zien hoe met vracht rekening is gehouden in het citymasterplan. Vervolgens schetst hij het samenwerkingsproces en een aantal innovatieve voorbeelden. “Er is niet één voorbeeld dat het beste is of als het meest succesvolle eruit springt. Iedere situatie vraagt om een specifieke oplossing.”

De sheets (Engels) zijn te downloaden [www.stedelijkedistributie.nl](http://www.stedelijkedistributie.nl).

### III. Presentatie Adviesrapport Commissie Stedelijke Distributie: 'Efficiënte bevoorrading. Winst voor mens, economie en milieu.'

“Samenwerken heeft z'n vruchten afgeworpen, maar er zijn ook achterblijvers. Die staan op de kaart.”

Eric Janse de Jonge, voorzitter Commissie Stedelijke Distributie

*De Commissie Stedelijke Distributie is in 2005 ingesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat om te adviseren en eventueel te bemiddelen bij het regionale en lokale samenwerkingsproces rond stedelijke distributie. Eric Janse de Jonge presenteert het [adviesrapport](#) dat de Commissie heeft uitgebracht.*

Middels aansprekend filmmateriaal gaf de Commissie haar visie op de stedelijke bevoorradingproblematiek en oplossingsrichtingen daarvoor. In de korte film schetst de Commissie dat er niet alleen aandacht moet zijn voor personenvervoer (parkeerkelders en parkeergarages), maar dat ook het vrachtverkeer goed georganiseerd en gefaciliteerd dient te worden.

“En het betreft niet alleen de grote steden”, zegt Janse de Jonge, “ook kleinere steden zoals Nootdorp hebben te maken met bevoorradingproblematiek. Zij hebben daarom een aparte straat ingericht voor vrachtwagens om het winkelcentrum te beleveren.” Het is dus pure winst als architecten vanaf het begin van een ontwerp nadenken over stedelijke distributie.

Om een prachtig bereikbare en leefbare binnenstad te creëren, dienen betrokken partijen zoals winkelier, vervoerder en gemeente elkaar aan te spreken op hun verantwoordelijkheid. Sinds 2005 is de Commissie Stedelijke Distributie ingesteld om samenwerking tussen deze partijen te stimuleren. In het begin werd er nauwelijks samengewerkt, sinds eind vorig jaar gaat dit een stuk beter en is er een goed perspectief richting de toekomst. Een toekomst waarin wonen, werken en recreëren in de binnenstad nog steeds hand in hand gaan en zelfs zullen toenemen, evenals de vervoersstromen richting die binnenstad. Janse de Jonge benadrukt dat de focus en aandacht daarom niet alleen op personenvervoer zal moeten liggen, maar ook op goederenvervoer, dat niet moet worden beperkt maar beter georganiseerd.

De oplossing voor bevoorradingproblemen is echt: samen werken en samen *doen*. Dat blijkt in de afgelopen jaren z'n vruchten af te werpen. Basis hiervoor vormen de afspraken die zijn gemaakt in de Nota Mobiliteit. Vooral in 2007 is er veel in beweging gekomen: de gecombineerde aanpak van milieu en stedelijke distributie rondom het instellen van milieuzones, het gezamenlijke bedrijfsleven dat succesvol geagendeerd heeft bij een aantal gemeenten, en initiatieven zoals Binnenstadservice en de Amsterdamse vrachttram.

“Maar we zijn er nog niet” aldus Janse de Jonge, zoals u op de Digitale Kaart Stedelijke Distributie kunt zien zijn er koplopers en achterblijvers”. Aan de achterblijvers adviseert de Commissie aan de slag te gaan, te focussen op straatniveau en integraal te werken:

stedelijke distributie gaat over ruimtelijke ordening, economie, verkeer en milieu! Een situatie waarbij een stationsgebied wordt herontwikkeld waarbij niet is nagedacht over bevoorrading, mag in deze tijd eigenlijk niet meer voorkomen.

Voorzitter Eric Janse de Jonge bood vervolgens officieel een exemplaar van het advies aan aan mevrouw Tammenons Bakker, Directeur-Generaal Transport en Luchtvaart. Zij nam het rapport in ontvangst namens minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat. Via de website van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is [de speech](#) te lezen.