

Afstudeeronderzoek | stedelijke distributie

*Welke handvatten kunnen door overheden gebruikt worden
om sturing te geven aan stedelijke distributie?*



Colofon

Product Afstudeeronderzoek | Stedelijk Distributie

Afstudeerperiode Februari t/m juni

Naam Student Ilse Bink
Adres Vleutenseweg 148, 3532 HN Utrecht
Telefoonnummer 0618336554
E-mail ilse.bink@student.hu.nl
Studentnummer 1610835
Opleiding Ruimtelijke Ordening en Planologie
Cursuscode TROP-V15AFO-14

Afstudeerbedrijf &Morgen
Adres Mariaplaats 4B, 3511 LH Utrecht
Telefoonnummer 030 215 50 80

Bedrijfsbegeleider MSc Tim de Bruin
E-mail tim.debruin@enmorgen.nl

Hogeschool Hogeschool Utrecht
Instituut Gebouwde Omgeving
Faculteit Natuur en Techniek
Adres Nijenoord 1
Telefoonnummer 088 481 82 83

1° afstudeer begeleider MSc David van der Steen
E-mail david.vandersteen@hu.nl

2° afstudeerbegeleider Ir. Theo Rutten
E-mail theo.rutten@hu.nl

Datum 2 juni 2015
Plaats Utrecht

Afbeelding voorblad Geert Gratama

Voorwoord

Op dit moment zit ik in het laatste jaar van de opleiding Ruimtelijke Ordening en Planologie. Middels een gastcollege op Hogeschool Utrecht ben ik in contact gekomen met Tim de Bruin werkzaam bij &Morgen. &Morgen is een advies- en communicatiebureau met betrekking tot slimmer werken en reizen. &Morgen geeft hierover adviezen, oplossingen en helpt mee aan (mobiliteits)beleid voor overheden. Vanuit &Morgen is er vraag naar meer inzicht en kennis over stedelijke distributie.

Ik wil graag mijn eerste en tweede begeleider vanuit Hogeschool Utrecht, David van der Steen en Theo Rutten bedanken. Verder wil ik alle mensen van &Morgen en Syndesmo (bedrijf dat adviezen geeft over slim reizen en werken aan het bedrijfsleven) bedanken voor hun feedback, ideeën en het brainstormen. Dit heeft mij geholpen bij het ordenen van mijn gedachten en krijgen van nieuwe inzichten. Ook wil ik alle betrokken partijen bedanken voor hun medewerking. Door de input van de verschillende partijen heeft dit onderzoek vorm gekregen.

Veel leesplezier!

Ilse Bink

Begrippenlijst

In mijn afstudeeronderzoek worden termen gebruikt met een bepaalde betekenis. De begrippenlijst is opgenomen ter verduidelijking van een aantal termen.

Beroepsvervoerder:	Een beroepsvervoerder beschikt over vrachtauto's, waarmee goederen voor anderen vervoert kunnen worden. Het vervoer van goederen is zijn beroep.
Binnenstad:	Deel van de stad dat de centrumfunctie vervult, hier zijn winkels en andere openbare voorzieningen te vinden.
Congestie:	Filevorming
Dagranddistributie:	Bevoorrading van de winkels voor de ochtendspits en na de avondspits
Distributiecentrum:	Plek waar goederen worden ontvangen en verdeeld voorts deze worden vervoert naar andere locaties
Eigen vervoerder:	Vervoer van goederen van eigen bedrijf of afkomstig van eigen bedrijf
EVO:	Veel verladers zijn opdrachtgever voor een vervoerder, zoals Albert Heijn, die goederen laat vervoeren door groepsvervoerders, EVO komt op voor de belangen van de verladers.
Leverancier:	Een leverancier levert goederen, dit doet de leverancier met eigenvervoer of middels een beroepsvervoerder met wie een contract is afgesloten
Mobiliteitsmakelaar:	Is de bruggenbouwer tussen verschillende partijen die met mobiliteit te maken hebben
Retailers:	Verkopers (van in dit geval goederen)
Stadsrand:	Gebied rondom de buitenzijde van de stad. De bebouwing is hier over het algemeen minder dicht.
TLN:	Het beroepsgoederenvervoer bij TLN ondergebracht. TLN komt op voor hun belangen
Transporteur:	Degene die voor het vervoer van goederen zorgt

Samenvatting

Stedelijke distributie, kortgezegd het goederenvervoer naar de binnenstad of het kernwinkelgebied is een onderwerp waarin verschillende partijen aan zet zijn. Het brengt verschillende leefbaarheidsproblemen met zich mee. Hoe kan de gemeente hier het best mee omgaan?

Om op deze vraag een antwoord te kunnen formuleren is het ten eerste van belang om te weten waarom de gemeente überhaupt op het onderwerp stedelijke distributie wil (en moet) sturen. Dit heeft onder andere te maken met de leefbaarheidsproblemen die stedelijke distributie met zich mee brengt. Deze problemen spelen zich af in het spanningsveld tussen de welvaart en het welzijn van de stad. Hierbij kan gedacht worden aan problemen, zoals luchtvervuiling, geluidsoverlast, filevorming, aantasting van (historische) bebouwing in de binnenstad of het kernwinkelgebied en verkeersonveilige situaties. Rol van de gemeente is om te zorgen voor een goede economie en goede leefbaarheidskwaliteit van de stad. Hierbij moet de gemeente zich ook houden aan regelgeving opgesteld door hogere overheden, zoals het Rijk en de Europese Unie. Deze regelgeving gaat met name over eisen rondom duurzaamheid. Wil de gemeente deze eisen behalen, dan zal het goederenvervoer ook moeten worden aangepakt.

Gemeenten pakken de leefbaarheid aan door de invoering van verschillende maatregelen. Dit betreft voornamelijk verkeersmaatregelen. Hierbij kan gedacht worden aan de markering van laad en losplaatsen, medegebruik van busbanen en goede bewegwijzering. Bijna alle maatregelen worden getroffen aan de 'zijde' van de vervoerders en niet aan de 'zijde' van de winkeliers, waar het proces in principe begint. De vervoerders ondervinden dan ook de meeste overlast van de door gemeente ingestelde maatregelen. Belangrijk om hierbij te melden is dat de beperkende maatregelen die de gemeente ingesteld ook niet altijd effectief zijn voor de leefbaarheid van de stad. Door de instelling van venstertijden moet een vervoerder bijvoorbeeld meer wagens laten rijden, omdat de afleveradressen anders niet binnen de gestelde tijdsaders kunnen worden bereikt. Extra wagens betekent extra uitstoot, extra overlast, extra onveilige verkeerssituaties etc.

Hoe stuurt de gemeente hier nu op aan? Tot 2010 zorgde het Rijk ervoor dat de zaken met betrekking tot stedelijke distributie in goede banen werden geleid. Zo is door het Rijk onder andere een platform opgezet en een ambassadeur stedelijke distributie aangesteld. Nadat het Rijk zijn handen van dit vraagstuk heeft afgehaald is de taak om stedelijke distributie in goede banen te leiden bij de gemeenten terecht gekomen. De rol van de gemeente is hierin regulerend (bijvoorbeeld door instelling van venstertijden en de invoering van milieuzones), maar ook steeds meer experimenterend. Dit experimenteren komt voort uit het convenant Green Deal Zero Emission Stadsdistributie (Green Deal ZES). Dit convenant is ondertekend door verschillende gemeenten en bedrijfsleven. Hierin is opgenomen dat gemeenten pilots uitvoeren met als doel dat het goederenvervoer in 2025 emissievrij is.

Wat moet er nu gebeuren? De maatregelen die de gemeenten nemen zijn voornamelijk gericht op het vervoer (voor ongeveer 95%) en niet op de retailers. Mijn aanbeveling is ten eerste om als gemeente meer retailgerichte maatregelen te nemen. Tenslotte begint hier het proces van bestellen, waardoor het hele proces wordt beïnvloed. Daarnaast hebben zowel gemeenten als retailer als doel een aantrekkelijke binnenstad. Een doel dat dicht bij de retailer en de gemeente ligt dan bij de vervoerder en leverancier. Stedelijke distributie zorgt voor leefbaarheidsproblematiek, als deze problematiek verminderd zal een

aantrekkelijkere binnenstad/kernwinkelgebied ontstaan. Mijn aanbeveling is om dit als gemeente duidelijk te maken bij de retailers. De intrinsieke waarde is in dit geval het komen tot een aantrekkelijke binnenstad (met als doel om meer bezoekers naar de binnenstad te trekken), dit zorgt er namelijk voor dat er een intrinsieke waarde ontstaat. Door die bewustwording kan gedragsverandering plaatsvinden. Op dat moment kan gekeken worden naar een ander afleveradres van winkeliers of wijziging in bestelwijzen. De aanpak om de problematiek rondom stedelijke distributie te verbeteren zal namelijk ook meehelpen aan de verbetering van de leefbaarheid van de stad. De leefbaarheid van de stad is mede bepalend voor het succes van een winkelier. Elke winkelier wil immers een aantrekkelijke binnenstad. Het doel van zowel de gemeente als de winkelier ligt dichtbij elkaar.

Een overkoepelend orgaan met betrekking tot stedelijke distributie is weggevallen nadat het Rijk zijn handen van dit onderwerp heeft getrokken. Een overkoepelend orgaan kan er voor zorgen dat experimenten die op dit moment in diverse gemeenten met betrekking tot stedelijke distributie worden uitgevoerd en succesvol zijn ook kunnen worden ingevoerd in andere gemeenten. Op die manier hoeft het wiel niet elke keer opnieuw uitgevonden te worden. Maatwerk is hierbij van belang, niet in elke gemeente heeft men namelijk te maken met dezelfde soort problemen. Eventueel kan het overkoepelend orgaan ontstaan vanuit bestaande initiatieven, zoals de Green Deal ZES. Bij de Green Deal ZES zijn namelijk al verschillende gemeenten en andere partijen betrokken. Hierdoor kunnen de ervaringen die zijn opgedaan met de experimenten worden gedeeld. De gemeente kan in de uitvoering van de maatregelen het best de rol van stimuleren en regisseren innemen. Op deze niveaus komt niet alleen verandering tot stand, maar daadwerkelijk gedragsverandering.

Stedelijke distributie is een complex onderwerp waarin verschillende belangen een rol spelen. Het speelt zich af op het spanningsveld tussen het welzijn en de welvaart van de stad. Het is van belang dit in evenwicht te brengen. Dit kan ten eerste door het inzetten van retailgerichte maatregelen. Ten tweede door de instelling van een overkoepelend orgaan dat als verbindend en kennis uitwisselend netwerk optreedt, waarna de gemeenten met de opgedane kennis stimulerend en regisserend met de sturing van stedelijke distributie omgaan.

Summary

City distribution is complex. Different parties have different interests. City distribution shifts on the field of tension between prosperity and welfare of the town. City distribution brings several liveability issues, such as air and noise pollution. But what's the best way for the city to deal with these issues?

To be able to formulate an answer to this question it is important to know why matters concerning city distribution are the responsibility of the city council. Since maintaining a highly liveable city is the responsibility of the city council, the issues caused by city distribution are theirs to handle. These issues shift on the field of tension between the prosperity and welfare of the city. Issues you can think of are; air pollution, noise, congestion and deterioration of the (historical) buildings in the city centres or central shopping areas. The city should provide proper frameworks for the economy to thrive and a good quality of life in the city. In order to do this, the city should stick with the rules set by higher communities, like the central government or the European Union. The purpose of these rules is mostly aimed at sustainability. If the city wants to achieve these goals, they should also make changes within the department of city distribution.

Cities deal with liveability problems by deploying measures. These are mostly traffic measures. For example; the marking of loading and unloading locations, shared bus lines and clear signage. Most of the measures are transport-oriented measures (95%). Only five percent are retail oriented measures, even though the process of city distribution begins with the retailer. Therefore the transport section encounters most of the problems by measures that are set by the city. It is important to know that the restrictive measures aren't always effective for a liveable city. One example is the use of time windows for freight transport. The drivers are often forced to use more cars because they cannot reach the delivery addresses in time. Those extra cars mean extra emissions, extra disturbances, extra unsafe traffic situations etc.

How does the city act on these problems? Before 2010 the government of the Netherlands ensured that the matters related to city distribution were directed in the right way. For example the government had set a platform and appointed an ambassador of city distribution. But the government backed out on its responsibility for city distribution. From that moment on it is the city that is acting. The role of the city is now to regulate matters concerning city distribution. For example by setting time windows and introducing environmental zones. The city is also experimenting. Those experiments are arising from the covenant Green Deal Zero Emission Stadsdistributie (Green Deal ZES). Several cities' and business signed the covenant. The goal is an emission free town in 2015.

What has to be done? Since 95 percent of the measures are transport oriented, the measures should become more retail oriented. The goal of the retailers and the city council is the same: achieving a liveable city. By joining forces, the root of the distribution problem can be tackled, since the carriers have less interest in the liveability issues of the city they deliver goods to.

An overarching entity doesn't exist anymore, but should be reinstalled. An overarching entity could organize the expansion of pilots and regulate this. This way city distribution can be expanded and successfully introduced in several towns. 'Custom made' is the key term for doing this, because city distribution related issues are site specific and may thus differ per town. Moreover, The body of the Green Deal ZES can potentially be expanded. This way, knowledge can be expanded. Finally, the city should be stimulating and directing during the process of implementing these measures. This way there will be a change in behaviour of the involved parties.

In order to achieve this change in behaviour, the city council should first choose for more tailored oriented measures. Secondly by introducing an overarching entity that connects knowledge in a network, by which cities can handle city distribution by stimulating and directing measures.

INHOUDSOPGAVE

Begrippenlijst.....	4
Samenvatting.....	6
Summary	8

KADER

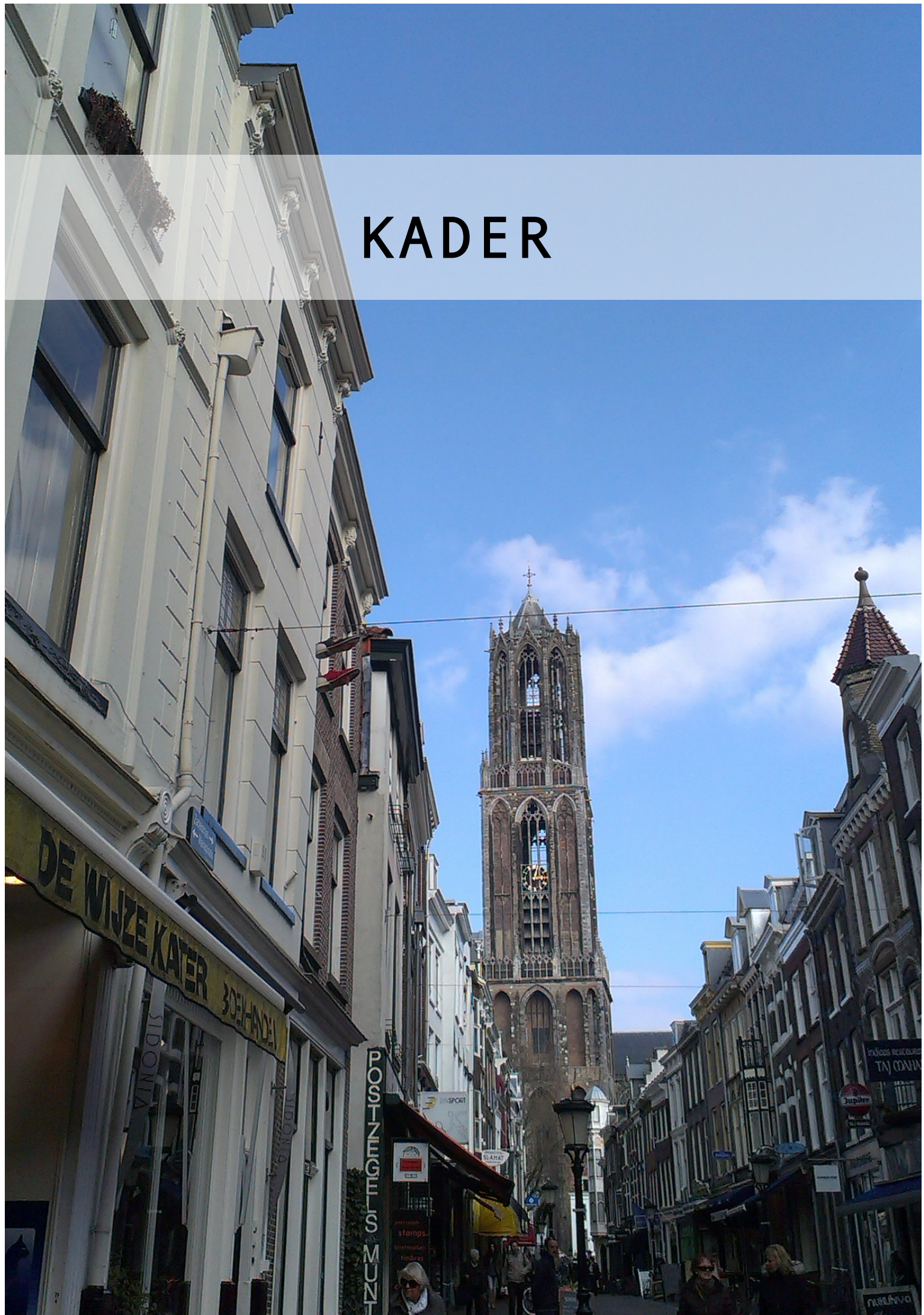
1. Inleiding.....	14
1.1 Onderwerp	15
1.2 Aanleiding	15
1.3 Probleemanalyse.....	15
1.4 Doelstelling.....	15
1.5 Hoofdonderzoeksvraag.....	16
1.6 Deelvragen	16
1.7 Leeswijzer	17
2. Methoden en technieken.....	18
2.1 Kwalitatief onderzoek.....	18
2.2 Werkwijze	18

ANALYSE EN RESULTATEN

3. Onderzoekskader.....	19
3.1 Het begrip stedelijke distributie	19
3.2 Verantwoording keuze invloed lagere overheden	22
3.3 Zoekgebied	22
3.4 Onderzoekperiode.....	23
4. Beweegredenen	26
4.1 Welvaart en welzijn van de stad.....	26
4.2 Actoren in het speelveld.....	28
4.3 Problemen veroorzaakt door stedelijke distributie.....	30
4.4 Trends en ontwikkelingen	32

5. Rol van de gemeente	36
5.1 Overheidssturing - theorie	36
5.2 Overheidssturing – de basis.....	37
5.3 Overheidssturing - ontwikkeling.....	40
5.4 Overheidssturing – toepassing	42
5.5 Overheidssturing - twee werelden	47
 6. Praktijkonderzoek	 48
 7. Belemmeringen actoren	 50
7.1 Gemeente.....	51
7.2 Leveranciers.....	52
7.3 Winkeliers.....	52
7.4 Vervoerder.....	52
7.5 Ondernemers, leveranciers en vervoerders	53
 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN	
 8 Conclusie en aanbevelingen	 55
8.1 Resultaten	55
8.2 Conclusie	58
8.3 Aanbevelingen.....	58
8.4 Discussie	61
 9. Bibliografie.....	 62

KADER



1. Inleiding

Het sturen op stedelijke distributie is geen nieuwigheid. Er is een inscriptie gevonden uit het jaar 45 v.Chr. in het toenmalig Romeinse Rijk, waarop is te lezen dat goederenvervoer niet de gehele dag de stad in en uit mocht. Dit mocht uitsluitend tussen bepaalde tijdstippen. Alleen wagens die bepaalde soorten goederen vervoerden mochten hier van afwijken (Buns, 1909). Zelfs de Romeinen stuurden dus al op de distributie van goederen in de stad.

“Meer dan 70.000 vrachtauto's bevoorraden elke dag de binnensteden. Het aantal pakketbezorgers stijgt met stip. Zonder transport staat alles stil.” – Walther Ploos van Amstel (2014)

Dit is een citaat van hoogleraar logistiek aan de Nederlandse Defensie Academie in Breda en Den Helder, verbonden aan de VU Amsterdam, Walther Ploos van Amstel. Het geeft aan hoe groot de invloed van stedelijke distributie ook nu nog elke dag is (Anders, 2014a; Anders, 2014b).

“Zonder auto's is een stad nog denkbaar, zonder goederenvervoer niet” - Magda Kopczynska, directeur mobiliteit van de Europese Commissie (EVO, 2015)

Bovenstaande uitspraak benadrukt nogmaals het belang van goederenvervoer. In de steden zijn diverse ontvangers, zoals winkels, waar goederen worden afgeleverd. Hierdoor ontstaan diverse vervoersbewegingen. Goederen worden gedistribueerd naar de desbetreffende ontvanger. Er vindt vervoer van goederen plaats in een stedelijke omgeving.

Definitie stedelijke distributie in het afstudeeronderzoek

Stedelijke distributie is het vervoer van goederen (inclusief ophalen van retourgoederenstromen en afvalstomen) in de binnenstad of het kernwinkelgebied naar de ontvangers gelegen in de binnenstad of kernwinkelgebied. Er zijn verschillende partijen bij betrokken (vervoerders, overheid en ontvangers). De stedelijke distributie heeft effect op de leefbaarheid, bereikbaarheid en economie van de stad en de overheid geeft sturing aan stedelijke distributie om te zorgen voor een positief effect op deze drie aspecten.

Hierboven is de definitie van stedelijke distributie voor dit afstudeeronderzoek te vinden. In hoofdstuk 3 wordt hier een verdere toelichting op gegeven. Stedelijke distributie heeft effect op de steden. De steden worden steeds drukker door het toenemende inwoneraantal en de toename van het aantal toeristen. Stedelijke distributie zorgt in deze steeds drukker wordende steden voor overlast, zoals opstoppen in het verkeer, luchtvervuiling en geluidsoverlast. (Ploos van Amstel, 2015b). Stedelijke distributie heeft de afgelopen jaren steeds meer aandacht gekregen op politiek niveau. Voorbeelden hiervan zijn de Nota Mobiliteit, een advies ‘Stedelijke distributie, samen gaan voor resultaat’ en de aanstelling van een ambassadeur voor stedelijke distributie. Ook zijn er de afgelopen jaren diverse pilots en initiatieven uitgevoerd met betrekking tot stedelijke distributie (Connex, 2012). Elke stad heeft ander beleid ten opzichte van stedelijke distributie. Zo mag iedere gemeente bijvoorbeeld zijn eigen venstertijden hanteren en hebben vervoerders in elke stad te maken met ontheffingen en beperkingen (Slim Reizen Stedendriehoek).

1.1 Onderwerp

Onderwerp van het afstudeerwerk is een beschrijving van de stedelijke distributie vanaf 2010 tot heden en formulering van de toekomstige beleidsontwikkeling met betrekking tot stedelijke distributie voor opdrachtgever &Morgen.

1.2 Aanleiding

Adviseurs vanuit &Morgen hebben aangegeven dat er op dit moment onvoldoende inzicht vanuit de gemeenten is op het onderwerp stedelijke distributie. Daarnaast is er weinig informatie met betrekking tot stedelijke distributie, zoals (les)boeken te vinden.

Aanleiding van &Morgen om aan te sturen op een onderzoek naar stedelijke distributie is dat &Morgen inzicht zoekt in de ontwikkeling van de stedelijke distributie. Dit biedt mogelijkheden en kansen voor &Morgen om voor overheden beleid te ontwikkelen en in te spelen op de uitvoering van dit beleid.

1.3 Probleemanalyse

Stedelijke distributie heeft onder andere invloed op de economie, leefbaarheid en bereikbaarheid van een stad. Gemeenten oefenen sturing uit om de kwaliteit van deze drie aspecten te waarborgen.

Stedelijke distributie brengt een aantal problemen met zich mee. Zo kan het zorgen voor luchtverontreiniging, geluidsoverlast, congestie, vermindering van de verkeersveiligheid en schade (van gebouwen en wegen) aan de stad. Daarnaast zou er door de overheid te weinig worden gedaan aan technische en organisatorische verbeteringen voor de stedelijke distributie. Naast de problemen is stedelijke distributie van belang voor de economie (Platform Stedelijke Distributie, z.d.; Ploos van Amstel, 2015a). De probleemstelling komt voort uit de probleemanalyse.

1.3.1 Probleemstelling

Er is onvoldoende inzicht in de faal- en succesfactoren van de maatregelen om stedelijke distributie te beïnvloeden om overheden handvatten te bieden waarmee sturing kan worden gegeven aan stedelijke distributie.

1.4 Doelstelling

Doel van het onderzoek is om te komen tot een aantal handvatten die gebruikt kunnen worden om sturing te geven aan stedelijke distributie.

Er wordt antwoord gegeven op de vraag wat er in de periode van 2010 tot nu is gebeurd en wat hiervan geleerd kan worden met betrekking tot stedelijke distributie. Vervolgens richt het onderzoek zich op de toekomst. Er wordt antwoord gegeven op de vraag hoe de toekomstige stedelijke distributie er uit zal zien. Hierbij is rekening gehouden met diverse trends en ontwikkelingen. Dit inzicht is onder andere verkregen door gesprekken met diverse actoren (zoals het bedrijfsleven en overheden). Het onderzoek geeft &Morgen inzicht in de beleidsontwikkelingen met betrekking tot de succes en faal factoren van stedelijke distributie vanaf 2010.

1.5 Hoofdonderzoeksvraag

De hoofdonderzoeksvraag geeft richting aan het onderzoek dat uitgevoerd wordt. Door beantwoording van deze vraag kan de doelstelling bereikt worden.

Hoofdonderzoeksvraag

Welke handvatten kunnen door overheden gebruikt worden om sturing te geven aan stedelijke distributie?

1.6 Deelvragen

Om de deelvragen en de hoofdvraag te kunnen beantwoorden is nagegaan of de invloed daadwerkelijk het grootst is in de dertig grootste steden van Nederland en of de gemeenten (dus niet bijvoorbeeld het Rijk of de provincie) de meeste sturing kunnen geven aan stedelijke distributie. Onderstaande deelvragen worden in dit onderzoek beantwoord.

- Welke *bewegredenen* hebben de grootste Nederlandse gemeenten om invloed uit te oefenen op stedelijke distributie?
- Welke *projecten en initiatieven* zijn vanaf 2010 tot stand gekomen in de grootste Nederlandse steden (naar inwoneraantal) met betrekking tot stedelijke distributie en wat is de status van deze projecten en initiatieven (succesvol of niet succesvol)?
- Wat zijn de *hedendaagse beleidsontwikkelingen* met betrekking tot stedelijke distributie van gemeenten in de grootste steden van Nederland (naar inwoneraantal)?
- Tegen welke *problemen* lopen ontvangers, vervoerders en gemeenten van de grootste Nederlandse steden (naar inwoneraantal) aan met betrekking tot stedelijke distributie?
- Wat zijn de grootste *knelpunten tussen de verschillende actoren* (ontvangers, vervoerders en gemeenten)?

1.7 Leeswijzer

Het onderzoek is onderverdeeld in drie delen. Het kader, de analyse en resultaten en conclusie en aanbevelingen. In de hieraan voorafgaande paragrafen is beschreven wat de inhoud van dit afstudeeronderzoek is en wat de hoofd- en deelvragen van dit onderzoek zijn. De werkwijze van het onderzoek is beschreven in hoofdstuk 2, evenals een verantwoording van mijn werkwijze en een beschrijving van de methoden die gebruikt zijn om tot dit afstudeeronderzoek te komen.

In hoofdstuk 3 is het kader van het onderzoek beschreven. Hierin is de definitie van stedelijke distributie voor dit afstudeeronderzoek te vinden.

In hoofdstuk 4 t/m 7 is de onderzoeksanalyse te vinden. Hoofdstuk 4 beschrijft de beweegredenen van gemeenten om te sturen op stedelijke distributie. Hoofdstuk 5 gaat in op de rol die de gemeente op dit moment inneemt qua sturing en waarom dit zo is. Hierna wordt een conclusie getrokken, die wordt getoetst middels praktijkonderzoek beschreven in hoofdstuk 6. Uit de analyse komen een aantal knelpunten naar voren met betrekking tot de sturing op stedelijke distributie, deze worden beschreven in hoofdstuk 7.

Hierop volgt de beantwoording van de deelvragen in hoofdstuk 8, met een conclusie. Het antwoord op de vraag hoe gemeenten het best met het vraagstuk rondom stedelijke distributie om kunnen gaan wordt hierin ook aangegeven. Afgesloten wordt met een discussie, waarin ook mogelijkheden voor een vervolgonderzoek zijn aangegeven.

Als wordt verwezen naar een bijlage is deze bijlage te vinden in het bijgeleverde document 'Bijlagen Afstudeeronderzoek | Stedelijke distributie'.

Kader

- Inleiding
- Methoden en technieken
- Onderzoekskader

Analyse en resultaten

- Beweegredenen
- Rol van de gemeente
- Twee werelden
- Praktijkonderzoek
- Struikelblokken actoren

Conclusie en aanbeveling

- Resultaten
- Conclusie
- Aanbevelingen
- Discussie

2. Methoden en technieken

Er zijn verschillende methoden en technieken gebruikt om te komen tot dit afstudeeronderzoek. Het afstudeeronderzoek is geschreven bij adviesbureau &Morgen. Er is gebruik gemaakt van kennis van aanwezige experts. Er zijn interviews afgenomen bij diverse gemeenten en belangenorganisaties van vervoederd en verladers. Daarnaast is er gebruik gemaakt van literatuuronderzoek, zoals beleidsstukken, rapportages en artikelen uit vaktijdschriften. Verkregen informatie vanuit de afgenomen interviews, literatuuranalyse en gesprekken met deskundigen van zijn met elkaar verweven in het onderzoek.

2.1 Kwalitatief onderzoek

Dit afstudeeronderzoek is voornamelijk kwalitatief (Hogeschool Utrecht, 2006). Er wordt rekening gehouden met de invloed van bepaalde processen. Daarnaast worden in het onderzoek waarden toegekend. Hoe ontvouwd zich bijvoorbeeld een patroon of gebeurtenis? Op soortgelijke vragen wordt in dit afstudeeronderzoek antwoord gegeven. Er zijn theorieën waar vanuit wordt gegaan, maar die gedurende het afstudeerproces verder zijn verfijnd en uitgewerkt. Feiten en waarden zijn aan elkaar verbonden.

2.2 Werkwijze

Er is een theoretisch kader opgesteld aan de hand van literatuuronderzoek. Vervolgens zijn verschillende projecten en initiatieven geïnventariseerd. Er is aandacht besteed aan de looptijd en aan de positieve of juist negatieve uitkomst van deze projecten en initiatieven.

De diverse interviews zijn een verdere verdieping op de geïnventariseerde initiatieven en projecten. Deze zijn afgenomen bij verschillende gemeenten en vervoerorganisaties. Door middel van de interviews is meer informatie met betrekking tot stedelijke distributie vergaard. Specifiek met betrekking tot de vraag waarom en hoe de gemeente sturing geeft aan stedelijke distributie en wat geslaagde en niet geslaagde projecten en initiatieven zijn (geweest). De vragen die tijdens de interviews zijn gesteld zijn een aanvulling op het literatuuronderzoek.

Hieruit zijn voorlopige conclusies tot stand gekomen. Deze conclusies zijn getoetst door het voeren van gesprekken met verschillende deskundigen en de uitvoering van een praktijkonderzoek door middel van een enquête die is afgenomen onder een aantal winkeliers die hun winkel hebben op de Mariaplaats. Na de uitvoering van het literatuuronderzoek, de interviews en gesprekken met deskundigen is een praktijkonderzoek uitgevoerd om een voorlopige conclusie te controleren. Dit is in overleg met deskundigen van &Morgen en Syndesmo uitgevoerd. Hieruit volgen de definitieve conclusies en aanbevelingen.



3. Onderzoekskader

Wat is het kader van het onderzoek? Wat houdt bijvoorbeeld het begrip stedelijke distributie in dit afstudeeronderzoek in? Op deze vragen wordt in dit hoofdstuk antwoord gegeven.

3.1 Het begrip stedelijke distributie

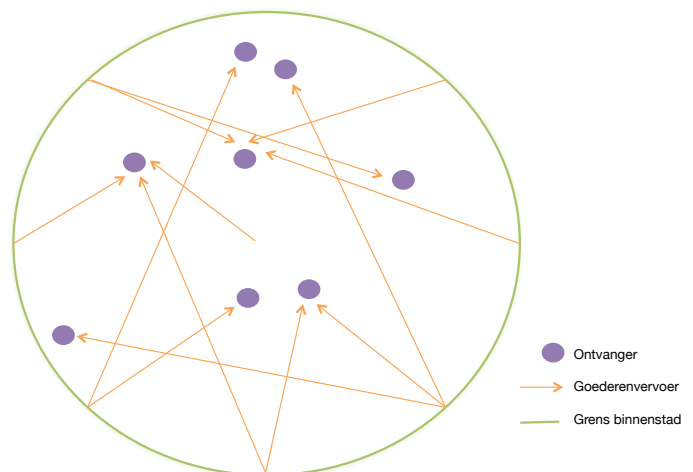
Stedelijke distributie is een begrip dat door mensen op verschillende schaalniveaus wordt gebruikt. Dit is ook gebleken uit interviews met diverse gemeenten en belangenorganisatie (TLN en EVO).

“Gemeente Deventer ziet stedelijke distributie als het vervoer van goederen in de regio. Stadsdistributie wordt volgens de geïnterviewde vaak gebruikt voor het begrip van goederenvervoer in de binnenstad.” – uit het interview met gemeente Deventer (2015)

“EVO ziet stedelijke distributie als het vervoer van goederen in gebieden met beperkingen, waarbij altijd wordt gesproken over binnensteden. Als EVO het heeft over stedelijke distributie gaat het over de binnenstad.” – uit het interview met Eigen Vervoerders Organisatie (EVO) (2015)

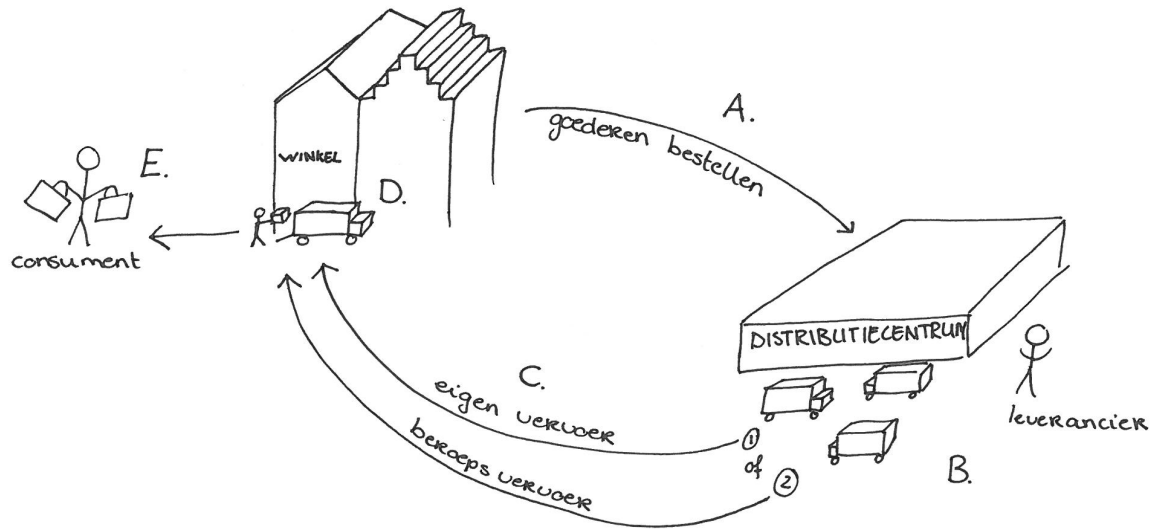
“De gemeente Rotterdam ziet het vervoer van goederen in de gehele stad als stedelijke distributie. ... Hieronder valt niet het vervoer van grondstoffen. De gemeente Rotterdam rekent dit tot bouwlogistiek.” – uit het interview met gemeente Rotterdam (2015)

De omgeving waarin men te maken heeft met stedelijke distributie zijn de binnensteden en kernwinkelgebieden (zie figuur 1). Het kernwinkelgebied betreft de plekken waar een hoge concentratie aan winkels, horecazaken en commerciële dienstverlening te vinden zijn. Bevoorrading van bouwprojecten gelegen in de binnenstad of kernwinkelgebieden worden in dit onderzoek niet meegerekend tot stedelijke distributie. Deze hebben namelijk een tijdelijk karakter. Daarnaast worden alleen de verwijdering van verpakkingsmateriaal afkomstig van winkels en horecabedrijven meegerekend tot stedelijke distributie (niet de overige afvalstromen) (Ministerie van Economische Zaken, 2013).



Figuur 1 Goederenstromen in de binnenstad

In figuur 2 is schematisch weergegeven hoe stedelijke distributie te werk gaat. Een winkelier bestelt goederen bij een leverancier (A). De leverancier levert de goederen af vanuit het distributiecentrum (B). Dit doet hij met eigen vervoer of via een beroepsvervoerder (C). De goederen worden afgeleverd bij de winkelier (D), waar deze gekocht worden door consumenten (E).



Figuur 2 schematisering van het verloop van een goederenbestelling door een winkelier

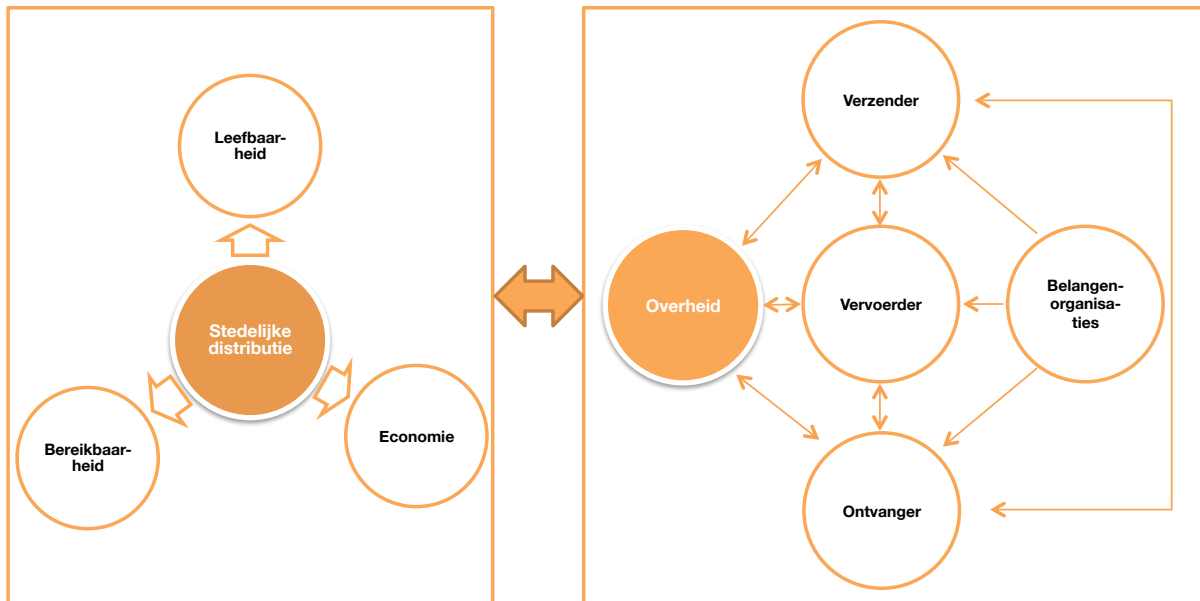
3.1.1 Speelveld betrokken partijen

Bij stedelijke distributie zijn verschillende partijen betrokken, waaronder verzenders, ontvangers, vervoerders en de overheid. Er zijn verschillende experts met betrekking tot stedelijke distributie te vinden, onder andere bij organisaties zoals de Eigen Vervoerders Organisatie (EVO) en Transport en Logistiek Nederland (TLN). Figuur 2 illustreert de relatie tussen de verschillende partijen. De overheid betreft in dit geval de gemeenten. Na onderzoek is gebleken dat gemeenten hier op dit moment het meest mee kunnen (dit is uitgewerkt in hoofdstuk 4.3).

Beslissingen die de gemeenten maken hebben invloed op de ontvangers, verzenders en vervoerder, dit geldt ook andersom. Naast deze vier partijen zijn er ook diverse belangenorganisatie die zich inzetten voor de verzenders, vervoerders en/of ontvangers. Dit onderzoek richt zich op de invloed die de gemeente kan uitoefenen om sturing te bieden aan de vervoerder en ontvanger. Hierbij wordt ook gekeken naar de belangen van de genoemde partijen.

3.1.2 Effecten van stedelijke distributie

Stedelijke distributie heeft invloed op de leefbaarheid, bereikbaarheid en de economie van de (binnen)stad. De overheid geeft sturing aan deze drie aspecten (figuur 3). De pijl tussen de twee modellen geeft dit weer. Er wordt in het afstudeeronderzoek onderzocht welke initiatieven en projecten vanaf 2010 tot stand zijn gekomen met betrekking tot stedelijke distributie en wat hiervan de faal en succesfactoren zijn. In deze initiatieven en projecten heeft de overheid bewust invloed uitgeoefend op stedelijke distributie om de leefbaarheid, economie en bereikbaarheid van de desbetreffende stad te verbeteren.



Figuur 3 conceptueel model relatie partijen en effecten van stedelijke distributie

3.1.3 Manieren van sturing door de overheid

De overheid kan op meerdere manieren invloed hebben op stedelijke distributie. Namelijk door dingen af te dwingen (middels bijvoorbeeld regelgeving), beïnvloeden (bijvoorbeeld door het stimuleren van bepaalde acties) en door bewust los te laten (figuur 4). In het onderzoek wordt uitgegaan van een overheid die sturing geeft aan stedelijke distributie waarbij dit een positief/positiever effect heeft op de leefbaarheid, bereikbaarheid en/of economie.



Figuur 4 manieren van de overheid om invloed uit te oefenen op stedelijke distributie

Definitie stedelijke distributie in het afstudeeronderzoek

Stedelijke distributie is het vervoer van goederen (inclusief ophalen van retourgoederenstromen en afvalstromen) in de binnenstad of het kernwinkelgebied naar de ontvangers gelegen in de binnenstad of kernwinkelgebied. Er zijn verschillende partijen bij betrokken (vervoerders, overheid en ontvangers). De stedelijke distributie heeft effect op de leefbaarheid, bereikbaarheid en economie van de stad en de overheid geeft sturing aan stedelijke distributie om te zorgen voor een positief effect op deze drie aspecten.

3.2 Verantwoording keuze invloed lagere overheden

Het onderzoek is gericht op de sturing die gemeenten (kunnen) geven aan stedelijke distributie, omdat zij de meeste sturing kunnen geven aan stedelijke distributie.

“De gemeente is de enige die als er iets in de leefomgeving niet in orde is, hier iets mee kan doen. Het Rijk kan alleen maar faciliterend optreden. De gemeente gaat er over. Het Rijk kan wel steunen in zaken als luchtkwaliteit, als de normen niet worden gehaald, maar dan is het aan de gemeente om daar iets aan te doen. De overheid kan dan faciliteren middels subsidies en door er voor te zorgen dat Europa maatregelen worden genomen dat de auto's bijvoorbeeld schoner worden. Maar de gemeente gaat er uiteindelijk over” – uit het interview met EVO (2015)

Magda Kopczynska, directeur mobiliteit van de Europese Unie, geeft, aan dat stedelijke distributie ook in andere steden in Europa voorkomt, maar niet een Europees onderwerp is (EVO, 2015). Bij elk onderwerp moet de Europese Commissie zich afvragen wat het schaalniveau van het desbetreffende probleem is (grensoverschrijdend, landelijk of lokaal). In dit geval betreft het een lokaal probleem en niet nationaal of Europees. Rink Jan Slotema van EVO geeft daarnaast aan dat het Rijk en de EU geen bevoegdheid hebben beslissingen te nemen over de bevoorrading van steden en beleving van pakketjes in woonwijken. Hij geeft aan dat als er door de beleving van goederen problemen ontstaan met betrekking tot de leefbaarheid dan de gemeente en het bedrijfsleven aan zet is (EVO, 2015).

3.3 Zoekgebied

De steden worden steeds drukker door het toenemende inwonertal en de toename van het aantal toeristen (Ploos van Amstel, 2015b). Zowel grote als kleinere steden ondervinden overlast van het goederenvervoer in de binnenstad of kernwinkelgebieden. In de paragraaf wordt antwoord gegeven op de vraag; is het effect van stedelijke distributie daadwerkelijk het grootst in de grootste steden van Nederland?

Dit onderzoek richt zich op de dertig grootste gemeenten van Nederland (zie bijlage 1). Dit zijn de steden waar de drukte aan goederenvervoer het grootst is en hierdoor ook de meeste problemen met zich meebrengt. De steden waar stedelijke distributie niet voor problemen zorgt zijn niet meegenomen in het onderzoek. Dit betreft de nieuwere steden waar in het stedenbouwkundigontwerp rekening is gehouden met het de aanvoer van goederen. Voorbeeld hiervan is Zoetermeer, waar de winkels een niveau lager worden bevoorraadt. De ‘druk op de ketel’ is hier lager.

In dit onderzoek is gekozen om te kijken naar de grootste steden van Nederland, omdat hier de meeste mensen overlast ondervinden van stedelijke distributie. In kleinere steden is ook problematiek rondom stedelijke distributie te vinden, aanbeveling is om hier na dit onderzoek op in te gaan, omdat deze problematiek kan verschillen ten opzichte van de problematiek in de grootste gemeenten.



Figuur 5 Dertig grootste gemeenten van Nederland

3.4 Onderzoekperiode

Het onderzoek gaat terug tot 2010. In dat jaar is een omschakeling geweest van rijksbeleid naar meer lokaal beleid. Zo is toen het Programma Duurzame Logistiek opgesteld. Een programma op lokaal niveau in samenwerking met het bedrijfsleven, met als doel het delen en toepassen van kennis die nodig is voor een vitale logistieke sector in Nederland (NWO, z.d.).

ANALYSE EN RESULTATEN



4. Beweegredenen

Stedelijke distributie is de algemene behoefte van detaillisten om hun winkels draaiende te houden (Quispel & Schoemaker, 2006). Stedelijke distributie neemt dan ook belangrijke rol in in de stad. Gemeenten pakken ieder op hun manier stedelijke distributie aan. De gemeenten hebben diverse redenen om hier invloed op uit te oefenen.

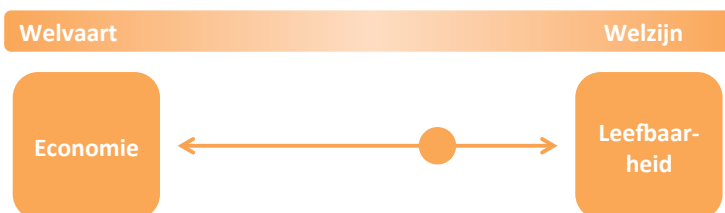
4.1 Welvaart en welzijn van de stad

De meeste redenen zijn terug te leiden tot twee aspecten, namelijk het welzijn en de welvaart in de stad. In het geval van stedelijke distributie relateren deze begrippen aan economie en leefbaarheid. Waarbij economie staat voor de welvaart van de stad en welzijn voor de leefbaarheid van de stad. Deze conclusie is getrokken naar aanleiding van literatuuranalyse en diverse interviews.

“Voor de gemeente Den Haag geldt dat ze zich niet te veel willen bemoeien met de transportmarkt en alleen informatie willen leveren, zodat ze zich bewust zijn van deze markt.” – uit het interview met gemeente Den Haag (2015)

“Rol van de gemeente is om een balans te vinden tussen aan de ene kant mensen die in de stad wonen, mensen die er winkelen/zijn (bewoners en klanten van de winkels), de leefomgeving (o.a. luchtkwaliteit en geluid), de (verkeers)veiligheid en aan de andere kant de ondernemers die bevoorraadt moeten worden.” – uit het interview met EVO (2015)

De nadruk ligt bij de meeste gemeente op leefbaarheid, dit blijkt uit de afgenomen interviews en na inventarisatie van diverse maatregelen. Van alle maatregelen die zijn geïnterviewd is meer dan 55% gericht op leefbaarheid. Binnen het aspect leefbaarheid zijn dan ook de meeste beweegredenen te vinden die aangeven waarom gemeenten sturing geven aan stedelijke distributie.



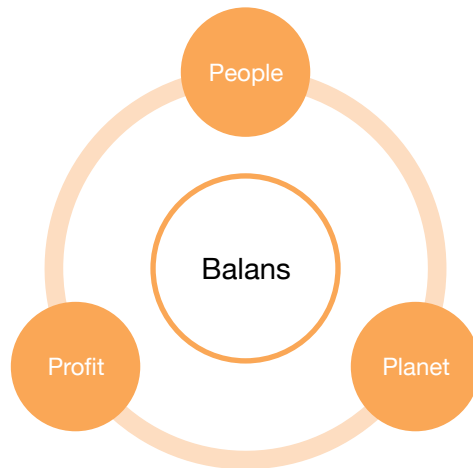
Figuur 6 het zwaartepunt tussen welzijn en welvaart

De redenen waarom stedelijke distributie wordt aangepakt, met betrekking tot welvaart en welzijn, zijn niet strikt van elkaar gescheiden en hebben een relatie met elkaar. De maatregelen kunnen slecht in één hokje geplaatst worden (figuur 7).



Figuur 7 relatie tussen economie en leefbaarheid met betrekking tot diverse aspecten van stedelijke distributie

Tussen de begrippen welzijn en welvaart bevindt zich een spanningsveld. De theorie van people, planet en profit onderbouwt dit (figuur 8). People en planet dekken in dit model de term welzijn. Profit dekt de term welvaart (Ami, 2014). Deze theorie gaat er vanuit dat de drie componenten met elkaar verbonden zijn door een culturele basis. De maatschappelijke cultuur bepaalt de sociale omgangsvormen, economisch welbehagen en de omgang met de natuur (Waal, 2009). Het is van belang dat de elementen people, planet en profit met elkaar in balans zijn. Als dit niet het geval is lijden de andere elementen hieronder. Krijgt profit te veel de voorkeur dan leiden people en planet hieronder, bijvoorbeeld doordat de werkomstandigheden verminderen of het milieu wordt aangetast (Ami, 2014).



Figuur 8 People, planet en profit

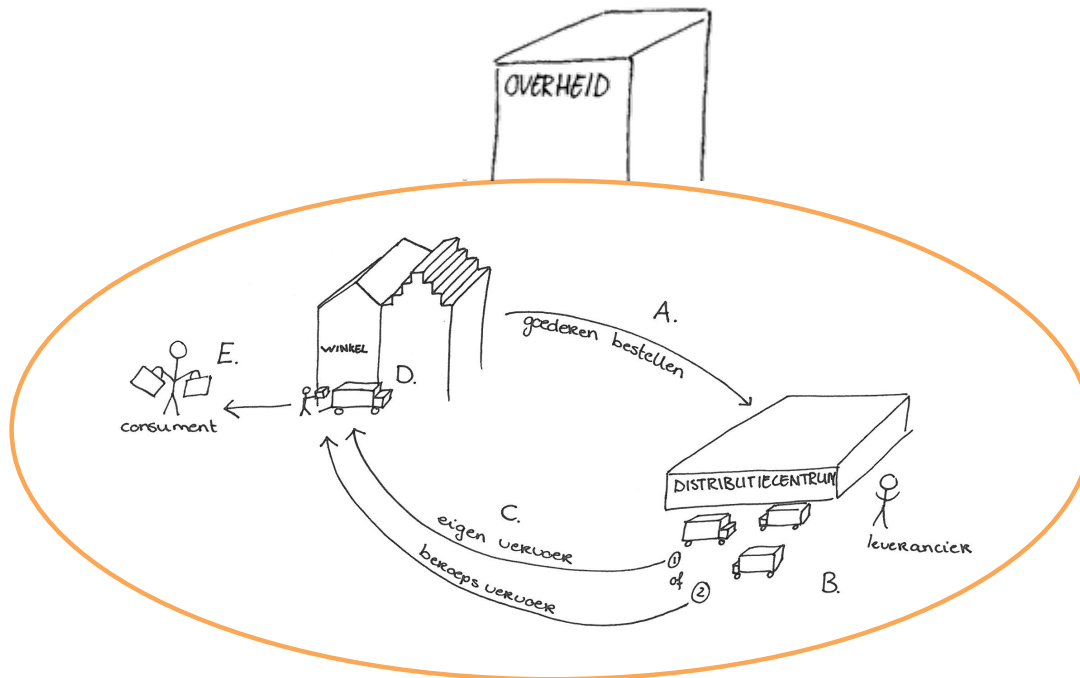
Uit het model kan geconcludeerd worden dat als er veranderingen plaatsvinden bij de elementen people en planet (welzijn) dit veranderingen teweegbrengt voor de profit (welvaart) en andersom. Tussen de begrippen welzijn en welvaart bevindt zich een spanningsveld.



Figuur 9 spanningsveld tussen economie en leefbaarheid

4.2 Actoren in het speelveld

Er zijn verschillende actoren bij stedelijke distributie betrokken (figuur 10). Deze hebben allemaal een ander belang bij stedelijke distributie. De actoren kunnen in bepaalde kaders invloed uitoefenen op het proces dat hoort bij stedelijke distributie. Door de actoren te analyseren ontstaat meer inzicht in het proces van stedelijke distributie en de speelruimte van de actoren. Dit is mede bepalend voor de manier waarop de gemeente stuurt op dit onderwerp en wat het effect van deze sturing is op de betrokken actoren.



Figuur 10 Actoren

4.2.1 Detailhandelaren

Detailhandelaren zijn grofweg te verdelen in twee groepen, degene die bij een (grote) keten horen en de zelfstandigen. Er zit essentieel verschil tussen deze twee groepen als het gaat om hun rol in het proces van stedelijke distributie. De ketens bestellen vaak bij één leverancier. Daarnaast zorgen de echt grote ketens (denk hierbij aan een V&D of Bijenkorf) voor minder logistieke problemen in de stad als gevolg van laden en lossen, omdat deze winkels vaak hun eigen plek bij de winkel hebben waar dit gebeurt (Hoogewoning, 2005). De ketens zijn vaak al meer bezig met het goederenvervoer. De zelfstandig ondernemer daarentegen bestelt vaak bij meer dan één leverancier en is over het algemeen minder bezig met het vervoer van de goederen en de gevolgen hiervan. Voor zowel de zelfstandig ondernemers als de ketens is het grootste belang in het proces van stedelijke distributie de welvaart. Dit door de verkoop van goederen, wat uiteindelijk winst moet opleveren. De zelfstandig ondernemers zijn wat betreft de keuze van een vervoerder afhankelijk van de contracten die hun leveranciers hebben met vervoerders.

Het speelveld van de detailhandelaren richt zich op hun bestelgedrag, afleveradres en de wispelturigheid van de klanten. Bij de ketens hoort het logistieke proces vaak wel bij de business case van de desbetreffende ondernemer in tegenstelling tot een zelfstandige, waardoor ze meer invloed hebben op vervoerder. De zelfstandigen zijn meer afhankelijk van de leverancier.

4.2.2 Leveranciers

De leverancier sluit een contract af met de vervoerders die de goederen afleveren bij de detailhandelaren (Hoogewoning, 2005). De leverancier wil dat de goederen die hij levert zo snel en goed mogelijk worden afgeleverd bij de detailhandelaar. Grootste belang voor de leverancier is welvaart. Dit door de verkoop van goederen.

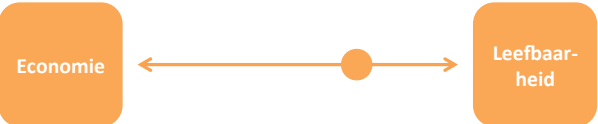
4.2.3 Vervoerders

De vervoerders hebben een contract met een leverancier. Er bestaan grofweg twee groepen vervoerders. De beroepsgoederenvervoerders en de eigen vervoerders. Het eigen vervoer is het vervoer van eigen goederen van het bedrijf. Het vervoer van goederen voor anderen tegen een vergoeding heet beroepsgoederenvervoer (EVO, 2013c). Grootste belang voor de vervoerders is welvaart door de aflevering van goederen waar een vergoeding tegenover staat. De vervoerder heeft het meest te maken met de wet- en regelgeving van de overheid. Zo moet de vervoerder zich houden aan de door de gemeente ingestelde venstertijden, ontheffingen en milieuzones. Dit brengt vaak extra kosten met zich mee (bijvoorbeeld rijden met twee in plaats van één wagen, omdat de afleveradressen anders niet binnen de venstertijden bereikt kunnen worden).

4.2.4 Gemeente

Belang van de gemeente is het welzijn van de stad, ook wel te vertalen als een leefbare stad. De gemeente heeft te maken met beleid en wet- en regelgeving opgesteld door hogere overheden (zie hoofdstuk 5). Daarnaast kan de gemeente kaders stellen. De mate en manier waarop dit gebeurd kan in elke gemeente verschillen

In tabel 1 is een overzicht van de verschillende belangen en het speelveld te vinden. Het speelveld houdt de ruimte in waarin een actor kan veranderen en waarmee de desbetreffende actor rekening mee dient te houden (beperking van het speelveld).

	Detailhandelaren	Leveranciers	Vervoeder	Gemeente
Speelveld	- bestelgedrag - afleveradres - (meerdere) leverancier - wispelturigheid van de klant	- sluit contract met een vervoerder - wensen van de detailhandelaar en (snelheid en kwaliteit aflevering)	- contract met leverancier - kaders van de overheid - wensen van de detailhandelaren (snelheid en kwaliteit aflevering)	- beleid, wet- en regelgeving vanuit hogere overheden - kan kaders stellen
Belang				

Tabel 1 belangen en speelveld van de betrokken actoren

4.3 Problemen veroorzaakt door stedelijke distributie

Stedelijke distributie bevindt zich op het spanningsveld tussen welzijn en welvaart en heeft betrekking op diverse actoren, maar wat zijn directe redenen van een gemeente om stedelijke distributie aan te pakken? In deze paragraaf wordt ingegaan op de problemen die stedelijke distributie met zich meebrengt. Deze hangen samen met de beweegredenen van gemeenten om maatregelen in te zetten die effect hebben op stedelijke distributie.

“In principe heeft de overheid niets met stedelijke distributie te maken, maar met effect het van deze logistiek wel. De gemeente vindt de stedelijke distributie goed, maar door de groei van het goederenvervoer ontstaan nadelige effecten, zoals slechte luchtkwaliteit.” – uit het interview met gemeente Rotterdam (2015)

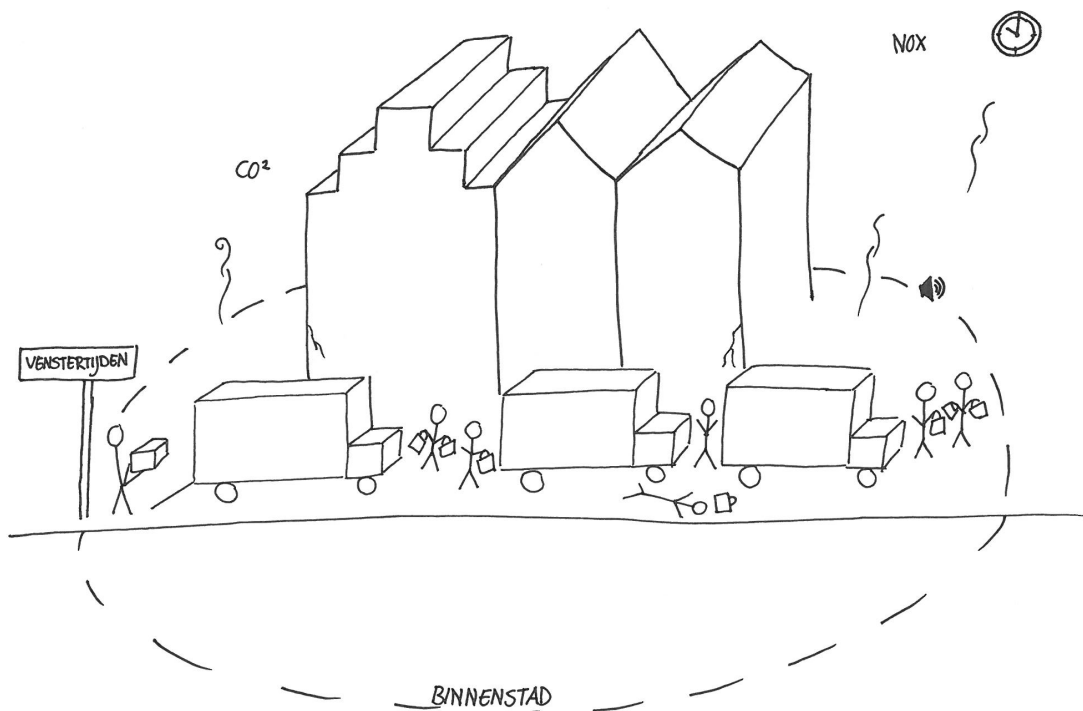
Het doel van de gemeente is om te zorgen voor een leefbare stad en te voldoen aan de regelgeving die aan een leefbare stad ten grondslag ligt (bijvoorbeeld het rijks –en Europees beleid met betrekking tot de luchtkwaliteit).

4.3.1 Leefbaarheidsproblemen

Stedelijke distributie brengt verschillende leefbaarheidsproblemen met zich mee. Deze problemen zijn te zien (bijvoorbeeld file of ongelukken), ruiken (bijvoorbeeld de luchtvervuiling) en horen (bijvoorbeeld geluidsoverlast). Deze problemen zijn zicht- en voelbaar (figuur 11).

Het betreft:

1. Luchtvervuiling
2. Geluidsoverlast
3. (Verkeer)veiligheid
4. Congestie
5. Aantasting (historische)bebouwing



Figuur 11 Leefbaarheidsproblemen

De straten staan vol met vrachtwagens die worden uitgeladen met goederen voor de winkels. Het winkelend publiek en de mensen die in de stad wonen of werken ‘zigzaggen’ tussen de wagens door. Dit zorgt voor onveilige situaties. Daarnaast zorgt het vrachtverkeer (dit betreft niet het ‘schone’ vrachtverkeer) voor luchtvervuiling, stank en geluidsoverlast. Het vrachtverkeer heeft zich daarnaast te houden aan bepaalde regels, zoals de venstertijden, waardoor de wagens bijvoorbeeld niet de gehele dag de stad in en uit mogen. Tabel 2 geeft een toelichting op de leefbaarheidsproblemen en koppelt dit aan een maatregel die wordt getroffen in een (of meerdere) gemeente(n).

Leefbaarheidsproblemen	Maatregel
<i>Luchtvervuiling</i> Stank en luchtvervuiling door uitlaatgassen van goederenverkeer.	<i>Milieuzones</i> Goederenverkeer dat te veel fijnstof of stikstofdioxiden uitstoot mag deze zone zonder ontheffingen niet in (Expertise Centrum Milieuzones.nl, 2015b). Dit wordt toegepast in 13 gemeenten.
<i>Geluidsoverlast</i> Overlast door het in en uitladen van goederen en draaiende motoren van vrachtwagens.	<i>Gebruik van stil materieel</i> Bijvoorbeeld de levering van stille vrachtwagens bij supermarkten buiten de venstertijden (Supply Chain Media, z.d.). Dit gebeurt onder andere in gemeente Rotterdam.
<i>Verkeersveiligheid</i> Onveilige verkeerssituaties, denk hierbij aan straten vol met (vracht)wagens in een soms drukke winkelstraat met onveilige situaties als gevolg.	<i>Duidelijke laad en loshavens</i> Door middel van bijvoorbeeld kruismarkering duidelijk aangeven waar de laad en los havens zich bevinden, zodat deze beschikbaar zijn voor het in –en uitladen van goederen (en geen auto’s staan) (TLN, 2015a). Dit is gedaan in gemeente Amsterdam.
<i>Congestie</i> Filevorming door de aanwezigheid van vrachtwagens en het ophouden van ander verkeer bijvoorbeeld tijdens het laden en lossen.	<i>Verlenging van de venstertijden met 1 uur</i> Door verlening van de venstertijden met een uur hoeven en minder wagens de stad in (EVO, 2012). Eén wagen kan nu langs meerdere afleveradressen. Dit scheelt wagens in het verkeer. Dit wordt onder andere toegepast in een aantal winkelgebieden in gemeente Amsterdam.
<i>Aantasting historische bebouwing</i> Ontstaan van scheuren (door trillingen), beschadigingen door botsingen van vrachtwagens met bebouwing (vb. In smalle straatjes).	<i>Normen voor aslast en voertuigbreedte</i> Wagens met een bepaalde breedte en gewicht mogen een straat niet in. Deze maatregel wordt in vrijwel alle gemeenten toegepast.

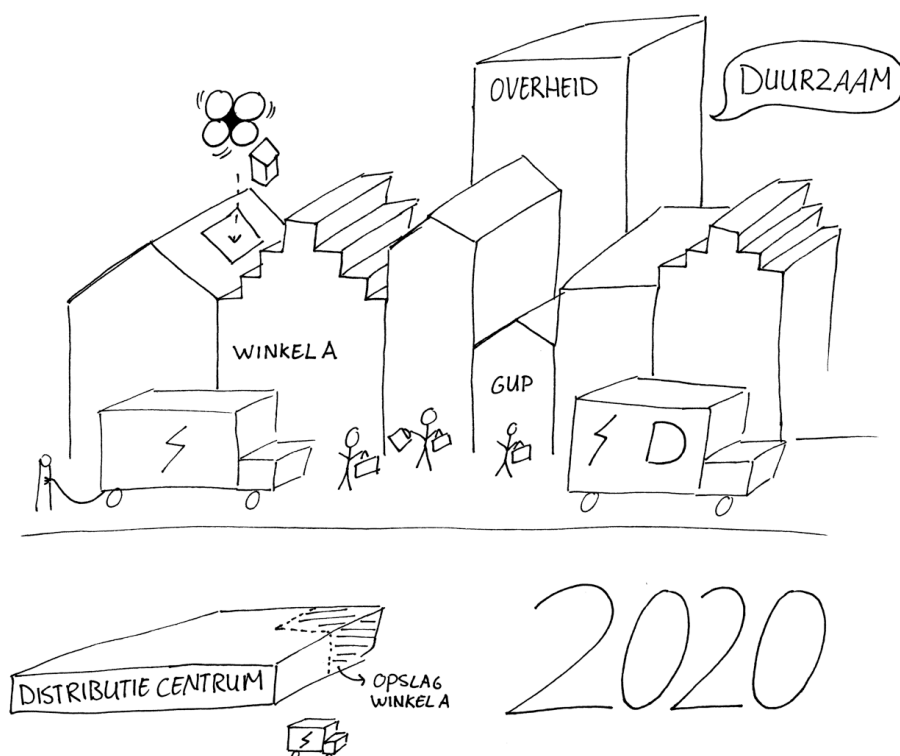
Tabel 2 fysiek probleem gekoppeld aan een maatregel

“De gemeente stelt enerzijds kaders op, bijvoorbeeld bij kleine weggetjes. Daarnaast heeft de gemeente te maken met luchtkwaliteitseisen vanuit Europa, hier moeten de gemeenten ook aan voldoen. Hier zal volgens de geïnterviewde een balans in gevonden moeten worden, waarin alle spelers een rol spelen.” – uit het interview met EVO (2015)

De problematiek met betrekking tot de leefbaarheidsaspecten die betrekking hebben op stedelijke distributie zijn in beeld gebracht. Om de leefbaarheid te vergroten nemen gemeenten maatregelen om de problematiek rondom stedelijke distributie tegen te gaan.

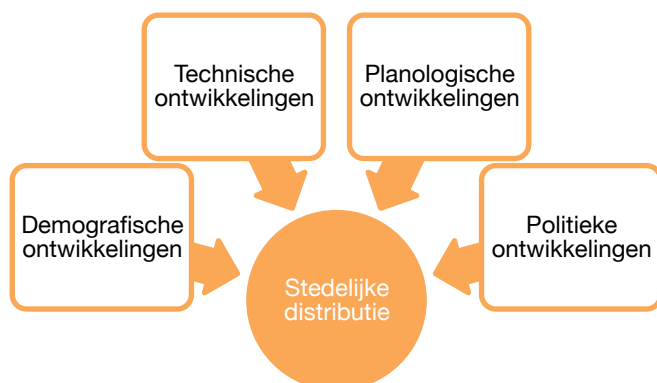
4.4 Trends en ontwikkelingen

Naast leefbaarheidsproblemen die stedelijke distributie met zich mee brengt is het ook van belang om eventuele toekomstige knelpunten in beeld te brengen. Stedelijke distributie blijft veranderen. Het is van belang de trends en ontwikkelingen in de gaten te houden. De manier en mate van sturing door de gemeente kan zo afgestemd worden op de huidige en toekomstige ontwikkelingen. Naast literatuuronderzoek is ook aan de geïnterviewde de vraag gesteld hoe ze denken dat de situatie met betrekking tot stedelijke distributie er in 2020 uit ziet (bijlage 3 t/m 7). Om deze reden worden de verwachte trends en ontwikkelingen nader toegelicht. Met welke trends en ontwikkelingen moet rekening gehouden worden? Worden problemen door deze trends en ontwikkelingen al als vanzelf opgelost? In dit hoofdstuk wordt antwoord gegeven op deze vragen.



Figuur 12 gecombineerd beeld van de geïnterviewde over stedelijke distributie in 2020

Er zijn verschillende trends en ontwikkelingen die op het gebied van stedelijke distributie genoemd worden. Deze trends zijn in verschillende categorieën te verdelen en hebben allemaal effect op de logistiek van goederenvervoer.



Figuur 13 ontwikkeling categorieën

4.4.1 Demografische ontwikkelingen

Onder demografische ontwikkelingen worden ontwikkelingen met betrekking tot de bevolkingsgroei, bevolkingsspreiding en bevolkingssamenstelling bedoeld (Brummelhuis, 2009).

Verstedelijking

Verwachting is dat de verstedelijking ook de komende jaren toeneemt. Er is een spanningsveld tussen het wonen en werken in de stad. Te vertalen in de begrippen welvaart en welzijn, waarbij het wonen het welzijn representeert en het werken de welvaart.

Effect: Op de woon-werk functie en de recreatie functie in de stad wordt door mensen steeds meer beslag gelegd. Maar ook de goederen moeten op goede wijze de binnenstad in worden gevoerd (TLN, 2015). De ruimteclaim op de binnenstad en kernwinkelgebied wordt groter.

4.4.2 Technische ontwikkelingen

De technische ontwikkelingen betreffen in het geval van stedelijke distributie de verwachting van een schoner wagenpark in 2020, de ontwikkelingen rondom de aflevering van goederen met drones en de opkomst van e-commerce.

Schoner wagenpark

Meer dan de helft van de geïnterviewden gaan ervan uit dat het wagenpark in 2020 schoner is. Ze gaan ervan uit dat het aandeel van elektrische voertuigen dan is toegenomen. Op dit moment is de aanschaf van een elektrisch voertuig relatief duur. Een reguliere vrachtwagen moet hiervoor omgebouwd worden tot een elektrische wagen. Dit kost 40 duizend euro meer. Dit bemoeilijkt op dit moment een positieve business case. De grotere vervoerders hebben vaak al schonere voertuigen, omdat deze vele kilometers maken. De (kleinere) eigen vervoerders zijn een onderdeel van de hele keten en doen langer met een vrachtauto. De techniek zal daarnaast in 2020 naar verwachting ook verbeterd zijn. Op dit moment hebben de elektrische voertuigen nog een kleine actieradius en is de trekkracht van deze wagens nog beperkt.

TLN geeft aan dat het aantal hybride voertuigen in de toekomst ook toeneemt. Hierbij wordt het laatste stukje vervoer, de binnenstad of het kernwinkelgebied in, schoon vervoerd.

Effect: wagens stoten minder schadelijke stoffen uit in 2020. Dit komt ten goede aan de kwaliteit van de leefbaarheid van de stad. De doelstelling om in 2025 emissievrij goederenvervoer te hebben komt hierdoor steeds dichterbij.

Belevering met drones

Er zijn op dit moment ontwikkelingen bezig die het mogelijk maken dat drones goederen afleveren. DHL test dit op dit moment al uit (Nicolai, 2013).

Effect: bij succes rijden er minder vrachtwagens de binnenstad of het kernwinkelgebied in voor de afleveringen van relatief kleine pakketten. Het aandeel aan vrachtwagens kan hierdoor dalen.

E-commerce

E-commerce houdt de elektronische handel in. Bijvoorbeeld het kopen van goederen op een webshop (Bronso, 2014). Steeds meer consumenten gaan goederen online bestellen. Hierdoor vindt er een verandering plaats in de logistieke keten. De omvang en samenstelling van de goederenstroom gaat dan veranderen in stedelijke gebieden. Het aanbod aan traditionele winkels zal naar verwachting afnemen. Er zullen minder winkels en meer afhaalpunten in de winkelstraten te vinden zijn. De distributie wordt fijnmaziger, de zendingsgrootte kleiner en de leveringsfrequentie neemt toe. De snelheid van de levering wordt steeds belangrijker (ING, 2015). Klanten eisen steeds meer flexibiliteit als het gaat om afleveropties, dit maakt het moeilijk om de efficiëntie van het goederenvervoer te verbeteren. Men gaat ervan uit dat hierdoor steeds meer goederen gebundeld zullen worden in een stadsdistributiecentra, waarna ze met schoon vervoer worden afgeleverd (ING, 2015). De traditionele business case verandert, omdat straks de webwinkels een groter aandeel innemen in het opdrachtgeverschap. Hierdoor ontstaat meer concurrentie tussen koeriersbedrijven.

Effect: toename van het aantal vrachtwagens in de stad, doordat er meer besteld wordt, de zendingsgrootte kleiner is en de snelheid van de levering belangrijk. Babiche van de Loo, beleidsadviseur Logistiek bij TLN, geeft aan dat winkels de consumenten geen 'nee' willen verkopen en om die reden vaak een hoge frequentie van aanlevering hebben. Volgens haar wordt dit probleem voor winkeliers alleen maar groter, omdat de consument bij een 'nee' in het vervolg op een internetwinkel zijn spullen koopt (TLN, 2014).

4.4.3 Planologische ontwikkelingen

Deze ontwikkelingen hebben te maken met een veranderende indeling van de beschikbare ruimte. Dit betreft in dit geval een verandering in de beschikbare ruimte in de binnenstad of het kernwinkelgebied.

Winkelbeeld

Het winkelbeeld is aan het veranderen. Er wordt door consumenten steeds meer besteld op het internet. Er wordt daarnaast gesproken over goederen uitgifte punten (GUP's) en Micro Goederen Uitgiftepunten (MUP's) in bijvoorbeeld leegstaande winkelpanden. Hier kunnen goederen op een beveiligde locatie neer worden gezet, waarna ze door de verschillende bedrijven worden opgehaald.

Effect: bundeling van goederen voorts deze naar de detaillisten en horecazaken worden vervoerd. Dit kan voor minder vervoersbewegingen zorgen.

Opslagplaatsen voor winkels in stadsdistributiecentra

Op dit moment is, onder andere UPS, bezig met het aanbieden van opslagruimte voor winkels in stadsdistributiecentra (Gemeente Den Haag, 2015). Dit scheelt winkeliers magazijnruimte, waardoor er meer verkoopruimte overblijft. Verwachting is dat dit principe zich verder gaat uitbreiden.

Effect: meer bundeling van goederen in stadsdistributiecentra buiten de stad, waardoor goederen eerst gebundeld worden voorts deze de stad in vervoert worden. Daarnaast gaan de winkeliers over meer verkoopruimte beschikken. Dit principe kan ervoor zorgen dat de winkeliers 'over de streep' getrokken worden om hun goederen te laten bundelen. Dit zorgt voor minder vervoersbewegingen richting de winkels. Dit komt de leefkwaliteit van de stad ten goede.

Shared space

Shared space is een concept waarbij verkeer niet van elkaar gescheiden is (Hamilton-Baillie associates, z.d.). Zoals Dick van Veen, senior adviseur bij Mobycon, aangeeft moet de automobilist de rijbaan delen met andere weggebruikers. Het vervoer verplaatst zich voorzichtig tussen het andere verkeer. Achterliggende gedachte hierbij is dat men goed

om zich geen kijkt en hierdoor de verkeersveiligheid groter is dan als men 'op de automatische piloot rijdt' (Mobycon, 2013).

Effect: als het principe van shared space in meer gebieden wordt toegepast heeft dit effect op de verkeersveiligheid. In principe wordt shared space beschouwd als een concept dat voor meer veiligheid zorgt, omdat mensen oplettender zijn. Vrachtwagens hebben alleen te maken met dode hoeken, waardoor niet alles te overzien is. Bij de (her)inrichting van een winkelstraat dient hier rekening mee gehouden te worden, anders komt het de leefkwaliteit niet ten goede.

4.4.4 Politieke ontwikkelingen

Overheid gaat zich steeds meer op duurzaamheid richten

De overheid is onder andere door de Europese wet en regelgeving steeds meer bezig met het onderwerp duurzaamheid. De druk om als gemeente duurzaam te zijn wordt steeds groter.

Effect: meer maatregelen met betrekking tot duurzaamheid. Als gemeenten nog meer op duurzaamheid moeten gaan zitten door regelgeving vanuit de overheid kan de manier van sturing veranderen. Er bestaat de kans dat er meer gereguleerd wordt, omdat de gemeente te maken krijgt met tijdsdruk vanuit grotere overheden met betrekking tot het behalen van duurzaamheidseisen.

Geconcludeerd kan worden dat de trends en ontwikkelingen positieve en negatieve ontwikkelingen tot gevolg hebben (tabel 3). De politiek richt zich in de nabije toekomst nog meer op het onderwerp duurzaamheid. Verwachting is dat de techniek die zorgt voor schoon vervoer verbetert, waardoor dit schone vervoer goedkoper en hierdoor door meer vervoerders kan worden aangeschaft. Beide positief voor de leefkwaliteit van een stad. Een zeer belangrijke verandering is de opkomst van e-commerce. Consumenten gaan steeds meer zelf bestellen en stellen eisen aan de levering. Het is van belang om stil te staan bij de verwachting van een veranderend winkelbeeld dat hierbij komt kijken, waarbij het aantal winkels in een winkelstraat afneemt. Het aantal individuele bestellingen van de consument zelf neemt toe. Met name de opkomst van e-commerce en de verstedelijking zorgen ervoor dat de problematiek rondom stedelijke distributie niet als vanzelf worden opgelost. Er blijft dan ook sturing vanuit de overheid nodig.

Positief	Negatief
- Technologische ontwikkelingen met betrekking tot schoner vervoer zullen er naar verwachting voor zorgen dat de wagens in de binnenstad in de toekomst minder vervuילend zijn. - Beleving met drones zorgt voor minder goederenvervoer in de binnenstad. - Naar verwachting zullen meer goederen gebundeld worden door de voordelen die hiertegenover staan, dit zorgt voor minder vervoersbewegingen in de stad. - Vanuit de politiek zal er steeds meer de nadruk op duurzaamheid worden gelegd.	- Verstedelijking zorgt ervoor dat de druk op het spanningsveld tussen welvaart en welzijn stijgt. - Stijging van e-commerce zal zorgen voor een toename van het vrachtverkeer in de binnenstad.

Tabel 3 positieve en negatieve effecten op de problematiek veroorzaakt door stedelijke distributie, door trends en ontwikkelingen

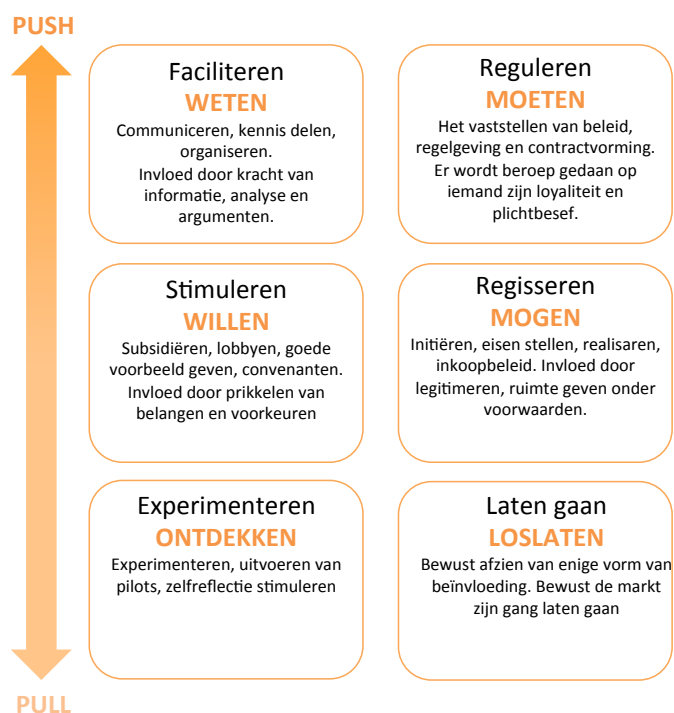
5. Rol van de gemeente

Nu is bekend welke beweegredenen de gemeente heeft om stedelijke distributie aan te pakken. Het is van belang om te weten welke rol de gemeente inneemt in dit proces en waarom de gemeente op stedelijke distributie stuurt zoals ze nu doet. Door deze basiskennis kunnen eventuele verbeteringen met betrekking tot het sturen op stedelijke distributie worden gegeven. Een door mij samengesteld model legt dit uit (figuur 14). Aan de hand van dit model wordt aangegeven op welke manier de overheid kan sturen. Er is aangegeven met wat de meest essentiële wet- en regelgeving en beleid is. Een relevante ontwikkeling met betrekking tot overheidssturing wordt beschreven. Geëindigd wordt met de toepassing van overheidssturing in de praktijk.

5.1 Overheidssturing - theorie

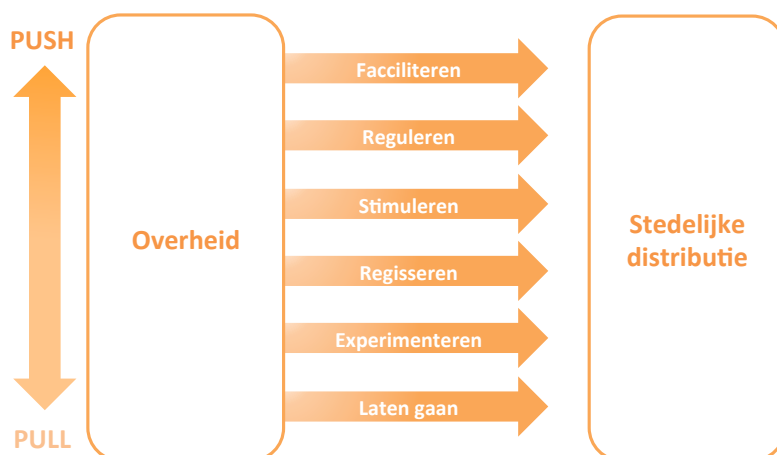
Op welke manier geven gemeenten sturing aan stedelijke distributie? Om op die vraag een antwoord te kunnen formuleren is het ten eerste van belang om te weten op welke manieren de overheid, in dit geval de gemeente, kan sturen.

Figuur 14 geeft weer hoe de gemeenten kunnen sturen. Dit model heb ik opgesteld aan de hand van twee bestaande modellen, de Mobiblox (Boogaard & Stoppelenburg, 2012) (bijlage 8) en de ladder van participatie (Werkgroep DuMo, 2014) (bijlage 9). De beïnvloedingsstijlen van Mobiblox zijn vanuit de werkgevers bedacht en niet specifiek gericht op de overheid als sturende actor. De ladder van overheidsparticipatie is wel gericht op de sturing die de overheid kan geven. Toch sluiten de twee modellen mooi op elkaar aan. Door de mix van de twee modellen ontstaat een model waarin zowel de beïnvloeding van gedrag van mensen als de beleidsmatige instrumenten die gebruikt kunnen worden naar voren komen. Hoe hoger de beïnvloedingsstijl zich in figuur 14 bevindt, des te meer er wordt 'gepushed' door gemeenten, bijvoorbeeld door het delen van kennis of afdwingen van bepaalde zaken door op te stellen beleid. Laag in het model wordt er 'gepullend' door gemeenten, door bijvoorbeeld het bewust loslaten van sturing.



Figuur 14 manieren van overheidssturing

Om er voor te zorgen dat bepaalde processen veranderen kan de overheid sturen. Door mensen te beïnvloeden kan het denken en handelen veranderen. Doordat de overheid faciliteert, door bijvoorbeeld te communiceren en kennis te delen ontstaat het gedrag van 'weten'. Bij het reguleren, door onder andere het vaststellen van beleid ontstaat 'moet' gedrag. Stimuleren dient er voor te zorgen dat mensen iets gaan 'willen'. Regisseren heeft 'mag' gedrag als gevolg, zit zorgt voor opties. Door de mogelijkheid van het uitvoeren van bijvoorbeeld pilots, kan door middel van experimenten 'ontdekt' worden. Als bewust geen sturing wordt gegeven is dit 'loslaten', men laat dan bewust de markt zijn gang gaan.



Figuur 15 overheidssturing in relatie tot stedelijke distributie

Er zijn dus verschillende manieren waarop de overheid kan sturen. Deze manieren kunnen van bevelende of loslatende aard zijn. De manier waarop wordt gestuurd heeft invloed op de verschillende maatregelen waarvoor een gemeente kiest.

5.2 Overheidssturing – de basis

De belangrijkste wet- en regelgeving en beleid is de opstap naar de verklaring waarom gemeente sturen zoals nu doen. Het is van belang om kort te weten wat dit beleid inhoud voordat dit kan worden aangegeven. Nelck, secretaris van de deelmarkt Kwaliteit Distributeurs Nederland (KDN), geeft aan dat de overheid niet snel het sturen op stedelijke distributie los laat vanwege de EU regelgeving waar de gemeenten zich aan moeten houden. Nelck geeft aan dat de manier waarop dit wordt gedaan natuurlijk wel kan variëren. Als gemeenten zich niet houden aan de regelgeving krijgen zij last van restricties (Anders, 2014b). Worden er te hoge concentraties aan luchtverontreiniging gemeten dan mag een gemeente bijvoorbeeld geen woningen bouwen op die locatie.

De mate en manier van sturing hangt dus samen met het beleid van hogere overheden. Er zijn verschillende wetten en regels die richting geven aan stedelijke distributie. Zoals in paragraaf 4.1 beschreven is richt dit onderzoek zich op de invloed die gemeenten kunnen uitoefenen op stedelijke distributie. De gemeente heeft te maken met regelgeving van andere bestuurslagen, zoals het Rijk en de Europese Unie. Deze paragraaf beschrijft de 'kapstokken' waar de gemeenten zich aan (moeten) houden. Dit betreft wet –en regelgeving en beleid. De meest essentiële wet- en regelgeving en beleid komen aan bod.

5.2.1 Wet- en regelgeving

Belangrijkste wet- en regelgeving met betrekking tot stedelijke distributie zijn:

1. Energieakkoord
2. Witboek Stappenplan voor interne Europese vervoersruimte – werken aan concurrerend en zuinig vervoerssysteem
3. Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Energieakkoord

In september 2013 is het Energieakkoord voor duurzame groei afgesloten (Sociaal Economische Raad, 2015). Belangrijke doelstelling van het energieakkoord is om de CO₂ uitstoot te verminderen (TLN, 2015c).

Witboek Stappenplan voor interne Europese vervoersruimte

In maart 2011 is het witboek Stappenplan voor interne Europese vervoersruimte – werken aan concurrerend en zuinig vervoerssysteem gepresenteerd (Vereniging van Nederlandse Gemeenten, 2015). Hierin wordt onder andere gekeken naar het minder afhankelijk zijn van olie, modernisering van de infrastructuur en de koppeling van management en informatiesystemen voor de verbetering van de mobiliteit. De Europese commissie heeft aangegeven dat dit witboek de bronmaatregel is voor de aanscherping van het Europese luchtkwaliteitsbeleid.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Vanaf 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) (Rijksoverheid, 2015) ingegaan (zie box 1). Dit is een samenwerking tussen lokale overheden en het Rijk. Doel is om de luchtkwaliteit te verbeteren om te zorgen voor een betere gezondheid van de burgers. Elk jaar monitort de NSL de luchtkwaliteit (Rijksoverheid, 2015), waardoor een ontwikkeling te zien is. Als doelstellingen niet gehaald worden kunnen extra maatregelen worden ingezet.

5.2.2 Beleid

Onder beleid wordt het streven naar het bereiken van bepaalde doelen met bepaalde middelen in een bepaalde tijdsvolgorde bedoeld (Hoogerwerf, 1998). Belangrijkste beleidsstukken met betrekking tot stedelijke distributie zijn:

1. Milieuzones voor vrachtverkeer
2. Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (Green Deal ZES)

Milieuzones voor vrachtverkeer

Vanaf 2008 zijn in 13 steden milieuzones aanwezig voor vrachtverkeer. Binnen de zones hebben vrachtwagens die te veel fijnstof of stikstofdioxidenuitstoten beperkt toegang. Doel is om mede hierdoor de stad te laten voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen van de Europese commissie. Dit project is vanuit de gemeenten opgezet. Op aandringen van TLN en EVO heeft het Rijk hierin een coördinerende rol op zich genomen en er voor gezorgd dat het beleid consistent wordt toegepast in deze 13 gemeenten (Steijn, 2015).

Box 1: Milieuzones voor vrachtverkeer

Een milieuzone is een gebied in de binnenstad waar vrachtwagens die te veel fijnstof of stikstofdioxiden uitstoten maar beperkt toegang hebben. Doel van de zone is om de luchtkwaliteit in de binnenstad te verbeteren, zodat deze aan de normen voldoen (Expertise Centrum Milieuzones.nl, 2015b). De milieuzone voor vrachtverkeer is in 2008 bij 13 gemeenten ingegaan (Expertise Centrum Milieuzones.nl, 2015a). Deze gemeenten hebben allemaal hetzelfde toegangsregiem en de zelfde regels met betrekking tot een ontheffing. Dit jaar is besloten dat het convenant dat hieraan ten grondslag ligt wordt verlengt tot en met december 2016.

Doel van de milieuzone is om de binnensteden weer te laten voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen, zoals deze zijn opgesteld door de Europese commissie. Maatregelen die hiervoor worden genomen komen samen in het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door in gemeenten waar maatregelen, zoals het verbeteren van de doorstroming, niet voldoende is kan een gemeente vervuilende vrachtwagens in de stedelijke zone weren. Dit heeft gevolgen voor de ontvangers van de (vervuilende) vervoerders. Afspraken die er voor moeten zorgen dat de belangen van het bedrijfsleven en de overheid met elkaar zijn afgewogen zijn afspraken vastgelegd in een convenant. Het convenant Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering (Expertise Centrum Milieuzones.nl, z.d.).

Green Deal Zero Emission Stadslogistiek

Belangrijkste samenwerkingsovereenkomst van dit moment is de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (TLN, 2015b), hierin wordt gestreefd naar duurzaam goederenvervoer. In deze overeenkomst is ruimte voor experimenten om dit te bereiken (zie box 2). Dit is een reactie op het rijks- en europeesbeleid gericht op de uitstoot van vervuilende stoffen.

Box 2: Green Deal Zero Emission Stadslogistiek

Het doel van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (Green Deal ZES) is om nieuwe vormen van goederenvervoer te ontwikkelen, die geen schadelijke stoffen uitstoten (TLN, 2015b). Op die manier wil men er voor zorgen dat de binnensteden in 2025 schoner en veiliger zijn. De Green Deal ZES is 21 november 2014 ondertekend door TLN, ministerie van Infrastructuur en Milieu, gemeenten, vervoerder, verladers, autofabrikanten, onderneming –en belangenorganisaties en branche organisaties. De partijen kijken naast de toepassing van schone en zuinige voertuigen ook naar een betere benutting en innovatie van logistieke stromen. Op die manier wil men het aantal vervoerskilometers verminderen.

In Green Deal ZES is ook opgenomen dat er 'living labs' worden uitgevoerd. De ondertekenaars van Green Deal ZES geven bedrijven de mogelijkheid nieuwe technologie en slimme logistiek toe te passen, ze krijgen hiervoor privileges. Doel van dit concept is om de inzet van technologie een boost te geven om er voor te zorgen dat de binnensteden in 2025 schoner en veiliger zijn. De successen vanuit de living labs worden gedeeld met andere bedrijven en gemeenten.

5.2.3 Uitoefenen van beleid

“Als men te veel ingrijpt in de marktwerking krijgt ze te maken met de Autoriteit Consumenten Markt. Die voorziet dat dit niet gebeurt.” – uit het interview met TLN (2015)

Autoriteit Consumenten Markt (AMC) is een zelfstandig bestuursorgaan dat hoort bij de Rijksoverheid maar geen onderdeel uitmaakt van een ministerie (Autoriteit Consument en Markt, 2014). De AMC controleert of de wetten en regels op het gebied van concurrentie en marktwerking. Het betreft zowel Europese als Nederlandse regelgeving (Autoriteit Consument en Markt, z.d.).

De gemeente dient zich dan ook aan bepaalde kaders te houden bij de uitoefening van haar beleid.

Gemeenten hebben te maken met diverse wet- en regelgeving betreffende stedelijke distributie. Deze bepalen voor een deel de grenzen in de mate waarin en de manier waarop gemeenten stedelijke distributie mogen beïnvloeden. Deze wet en regelgeving zorgt er tevens voor dat het tegengaan van de problematiek rondom stedelijke distributie belangrijk wordt gevonden.

5.3 Overheidssturing - Ontwikkeling

De belangrijkste beleidsstukken met betrekking tot stedelijke distributie zijn geïnventariseerd. Alleen waarom gaan gemeenten met stedelijke distributie om, zoals ze nu doen? Op die vraag wordt in deze paragraaf antwoord gegeven. De historie met betrekking tot de manieren van sturen op stedelijke distributie liggen hieraan ten grondslag.

Arthur van Dijk geeft aan dat men tien jaar geleden voornamelijk bezig was met opzichzelfstaande initiatieven. Initiatieven waarmee partijen de stadsdistributie schoner en efficiënter wilden organiseren (TLN, 2014a). Volgens van Dijk is er de afgelopen jaren meer begrip ontstaan voor elkaars problemen. Volgens hem wordt er steeds meer gezamenlijk gezocht naar oplossingen die stedelijke distributie met zich mee brengt.

Arthur van Dijk stelt daarnaast een ander aspect aan de kaak. Zo geeft hij aan dat de 400 gemeenten van Nederland in totaal 1.400 verschillende afspraken hebben over stedelijke distributie (TLN, 2014a).

5.3.1 Verschuiving van nationaal naar lokaal beleid

Lange tijd heeft het Rijk door middel van het voorschrijven van regels invloed uitgeoefend op stedelijke distributie (EVO, 2015). Er zijn bijvoorbeeld commissies geweest en een ambassadeur stedelijke distributie die oplossingen probeerden te vinden voor de problemen die stedelijke distributie met zich meebrengt. Dit heeft niet heel veel opgeleverd. Ook de andere landelijke initiatieven (zie box 3) hebben niet opgeleverd wat van te voren werd gehoopt. Minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu schrijft onderstaande in een brief uit 2011 (Schultz van Haegen, 2011) aan de voorzitter van de tweede kamer, over de huidige stand van zaken met betrekking tot stedelijke distributie.

“Ik zie daarbij een grote en gemotiveerde inzet maar het lijkt er op dat de nood mogelijk niet hoog genoeg is voor de meerderheid van de individuele verladers, vervoerders, detaillisten en gemeentebesturen om de aangereikte oplossingen te omarmen. Een paard naar het water brengen, betekent nog niet dat het paard ook gaat drinken, dat is wel duidelijk, de prima inzet van tientallen koplopers ten spijt.” – in een brief van mw. Drs. M.H. Schultz van Haegen (2011).

Peter Colon, managing partner bij Buck Consultants (bedrijf dat advies geeft over goederenvervoerstrategieën en de implementatie hiervan) geeft aan dat de regie met betrekking tot stedelijke distributie nu in de handen van de gemeente ligt. De ‘hoofdrospelers’ met betrekking tot stedelijke distributie zijn verenigd in de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (Green Deal ZES) (EVO, 2015). Dit is een samenwerking tussen gemeenten en bedrijven, met als doel om de CO₂ uitstoot te verminderen. Gemeenten komen zelf met initiatieven en voeren proeven uit. Gemeenten en bedrijven leren op die manier van elkaar. Door het uitvoeren van de proeven wordt namelijk gekeken wat haalbaar is. In het sturingsmodel is dit een vorm van experimenteren, namelijk mensen mogelijkheden laten ontdekken. Maatwerk is hierin van belang, omdat niet elke gemeente hetzelfde is. Als stip op de horizon is in de Green Deal het uitgangspunt vastgelegd dat al het goederenvervoer in 2025 emissievrij is. Op dit moment ligt de regie in handen van de gemeenten.

Box 3: Landelijke initiatieven*Platform Stedelijke distributie (1995 – 2003)*

Deelnemers: Bedrijfsleven en gemeenten
 Doel: Bundeling van lokale plannen
 Resultaat: Samenwerking leidde niet tot efficiënte bevoorrading, omdat gemeenten onvoldoende betrokken waren. Dit heeft als gevolg gehad dat de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie Stedelijke Distributie heeft ingesteld (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2011).

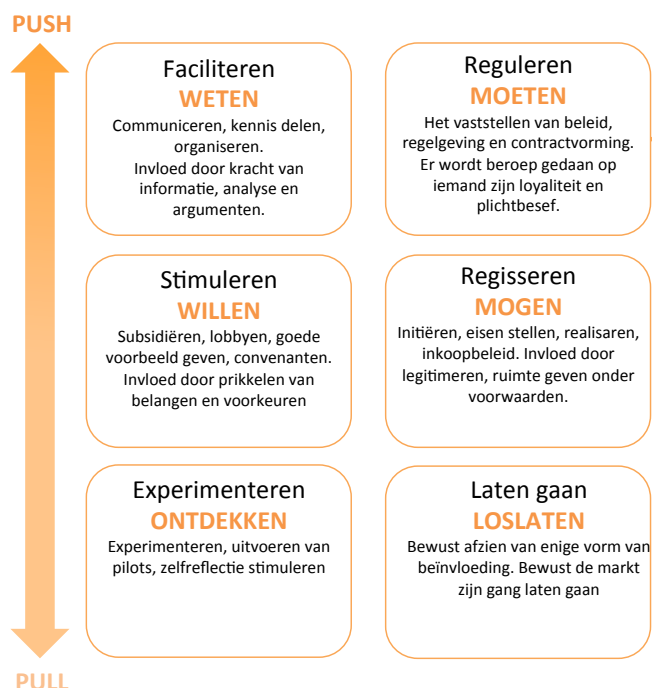
Commissie stedelijke distributie (2005 – 2008)

Deelnemers: Gemeenten, TLN en EVO
 Doel: Ontwikkelen van hulpmiddelen om hoofdrolspelers van stedelijke distributie beter met elkaar te laten samenwerken.
 Resultaat: Vijf thema's waren genomineerd om in het innovatieprogramma op te nemen. Thema stedelijke distributie heeft het helaas niet gehaald (Gemeente Breda, 2010). Het kabinet heeft besloten de commissie voort te zetten onder de naam Ambassadeur Stedelijke Distributie (Commissie Fundamentele Verkenning Transportbelemmeringen, 2008)

Ambassadeur Stedelijke distributie 2009 – 2011

Deelnemers: Overheden, marktpartijen en kennisinstituten (Ambassadeur Stedelijke Distributie, 2011)
 Doel: Samenhang geven aan de plannen van diverse gemeenten, zodat er gezamenlijke kaders ontstaan
 Resultaat: Het heeft veel inzichten en oplossingen aangeleverd. Hier is alleen helaas niet veel mee gedaan. Dit komt waarschijnlijk doordat de regering zich niet meer met het dossier bezighield en de toenmalige ambassadeur een opvolger kreeg (EVO, 2013b).

Er heeft een verschuiving plaatsgevonden van sturing vanuit het Rijk naar sturing vanuit de gemeente op stedelijke distributie. De gemeenten worden hierin beïnvloed door Rijks- en (met name) Europees beleid met betrekking tot verduurzaming. Op dit moment is het samenwerkingsverband tussen verschillende partijen in de Green Deal ZES de belangrijkste koploper wat betreft stedelijke distributie op dit moment. De Green Deal ZES is een van de omslagpunten geweest om stedelijke distributie minder op rijksniveau en meer op lokaal niveau te sturen.



Figuur 16 verschuiving Rijkssturing op het onderwerp stedelijke distributie

Volgens Steijn, voormalig beleidsadviseur bij TLN en tegenwoordig partner bij adviesbureau Syndesmo, hebben partijen de afgelopen jaren verschillende convenanten en verklaringen getekend, maar zijn concrete acties tot nu toe uitgebleven (Ohm R., 2014). Hij geeft aan dat hierdoor de aanzet bij de vervoerder blijft liggen. Nelck geeft aan dat zij nu ziet dat partijen elkaars problemen snappen en gezamenlijk op zoek zijn naar oplossingen. De gemeente zit nu qua sturing op het niveau van ontdekken. Verschillende experimenten worden uitgevoerd naar aanleiding van de Green Deal. Naast deze manier van sturing wordt in veel gemeenten ook nog vanuit het moeten gestuurd. In de meeste gemeenten zijn bijvoorbeeld venstertijden te vinden. Dit is regelgeving waar de vervoerders zich aan moeten houden. Toch zie je dat gemeenten het moeten gaan loslaten. In Delft is begin dit jaar bijvoorbeeld Stadslogistiek Delft gestart (Ploos van Amstel, 2015a). Goederen worden hier gebundeld voorts deze de stad in worden vervoerd. Delft hanteert geen venstertijden. Ook de afgenomen interviews onderschrijven dat gemeenten ruimte willen bieden aan de markt. Dit is een verandering ten opzichte van vijf jaar geleden.

Geconcludeerd kan worden dat het Rijk minder is gaan sturen in vergelijking met voorheen. Bij de gemeente zie je een verschuiving van de manier van sturing. Stedelijke distributie werd eerst voornamelijk vanuit een regulerende rol geregisseerd (denk hierbij aan regelgeving waar men zich aan moet houden). Op dit moment vindt een verschuiving plaats naar een meer experimenterende rol van de overheid. Dit komt voor een groot deel voort uit de ondertekening van Green Deal ZES, waarin het uitvoeren van pilots wordt gestimuleerd.

Figuur 17 voorzichtige verschuiving sturing van gemeenten op stedelijke



5.4 Overheidssturing – toepassing

Gemeenten voeren bepaalde maatregelen in om de leefbaarheidsproblemen die stedelijke distributie veroorzaakt te verminderen. Deze maatregelen zijn in te delen in verschillende categorieën en worden in deze paragraaf verder toegelicht.

Gemeenten nemen verschillende maatregelen om te komen tot uitvoering van initiatieven en projecten rondom stedelijke distributie. De volledige lijst van geïnventariseerde projecten en initiatieven is te vinden in bijlage 14. De maatregelen zijn in te delen in zes categorieën. Tabel 4 beschrijft wat deze categorie inhoud en legt de relatie met een praktijkvoorbeeld.

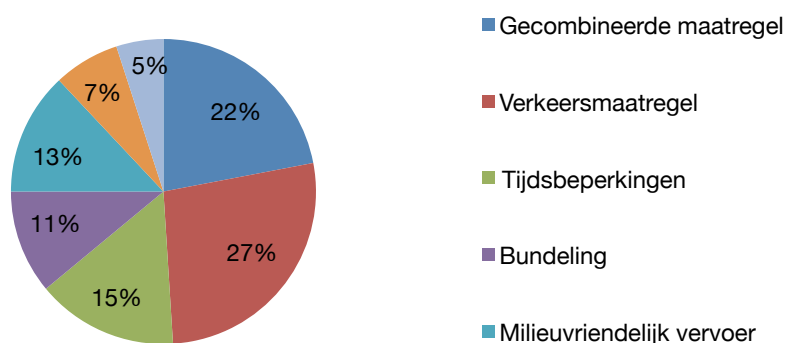
1. Verkeersmaatregelen
2. Tijdsbeperkingen voor het betreden van een stad(steel)
3. Bundeling
4. Milieuvriendelijk vervoer
5. Samenwerking faciliteren
6. Dataverzamelmethode

Categorie	Praktijkvoorbeeld
<i>Verkeersmaatregelen</i> Maatregelen die gericht zijn op de inrichting van het verkeer. Hieronder vallen bijvoorbeeld duidelijke markering van laad en los plaatsen, duidelijke bewegwijzering en het medegebruik van de busbaan door vrachtverkeer.	In de gemeente Amsterdam is witte kruismarkering toegepast om de zichtbaarheid van de laad en losplaatsen te verbeteren (Stijn, 2013). Doel van deze maatregel is minder congestievorming in de binnenstad en het verbeteren van de veiligheid van leefbaarheid. Resultaat van deze maatregelen is dat er daadwerkelijk meer laad en losplekken beschikbaar zijn na het markeren. De laad en losplaatsen worden nu daadwerkelijk meer door het goederenvervoer gebruikt (en niet door overig vervoer). In Alphen aan den Rijn mag het vrachtverkeer sinds de zomer van 2013 gebruik maken van de busbaan op de N207 (EVO, 2013a). Doel hiervan is om de verkeersdruk te aan te pakken (Transport Online, 2013). Het zorgt voor tijdswinst in het goederenvervoer zonder het andere verkeer te belemmeren.
<i>Tijd beperkende maatregelen</i> maatregelen die er voor zorgen dat een wagen alleen tussen bepaalde tijden een bepaalde zone in mag.	In gemeente Amsterdam is in eerste instantie als proef en uiteindelijk definitief de venstertijd in bepaalde gebieden met een uur verlengd (TLN, 2012). Hierdoor komen er minder vrachtwagens in de binnenstad, omdat de wagens nu op meerdere adressen goederen kunnen leveren. Het effect is positief, wat heeft geleid tot definitieve verruiming van de venstertijden in 2012.
<i>Bundeling</i> Dit houdt de bundeling van goederen in, voorts deze worden vervoert naar de binnenstad of het kernwinkelgebied.	In gemeente Nijmegen worden sinds 2010 goederen gebundeld in een stadsdepot op een bedrijventerrein, Combipakt (Duurzame Gemeente, 2010). Deze worden na bundeling met schone voertuigen naar de stad gedistribueerd. Door slim bundelen van losse pakketjes en pakketten reduceert het aantal gereden transportkilometers in en rond Nijmegen fors. Bovendien maakt Combipakt gebruik van schone voertuigen zoals de fiets, elektrische scooters en hybride vrachtwagens. Er zijn inmiddels al tientallen bedrijven en organisaties bij Combipakt aangesloten.
<i>Milieuvriendelijke vervoer</i> Aansturen op het inzetten van milieuvriendelijk vervoer ter bevordering van onder andere de luchtkwaliteit in de binnenstad of het kernwinkelgebied	In Den Haag rijdt een elektrisch voertuig van TNT dat goederen aflevert (TTM, 2011). Het voertuig mag gebruik maken van het fietspad. Voordeel is dat het voertuig geen lokale CO2 uitstoot en minder ruimte inneemt dan een reguliere bestelauto of vrachtwagen. TNT richt zich in dit geval op de verbetering van de leefbaarheid van de binnenstad, milieuoverlast inperken en service klanten verbeteren
<i>Samenwerking faciliteren</i> Het faciliteren van samenwerking tussen verschillende partijen om de problematiek rondom stedelijke distributie tegen te gaan.	In de regio Stedendriehoek vindt regionale afstemming met betrekking tot stedelijke distributie plaats (Hepp, 2014). Zo is er een gemeenschappelijke website opgericht, waar belanghebbende gemakkelijk alle informatie met betrekking tot beperkingen voor het goederenvervoer kunnen vinden voor de gehele regio. De website is opgezet in samenwerking met TLN en EVO. Doel van de website is om voor een soepele doorstroming en bevoorrading te zorgen. Dit komt volgens de regio Stedendriehoek ten goede aan de leefbaarheid van de binnensteden.
<i>Dataverzameling</i> Het verzamelen van data, dit kan op verschillende manieren gebeuren. Bijvoorbeeld door tellen, meten, uitvoeren van enquêtes etc.	De Last Mile Scan is toegepast in de regio Haaglanden (Maatwerkdistributie, z.d.). Dit is een samenwerking tussen regio Haaglande, TLN, EVO en de markt. Door middel van de scan worden de kosten van het laatste stukje vervoer in de binnenstad berekend. De scan geeft een indicatie of een stadsdistributiecentrum een kostenbesparende optie is. Doel is om de vervoerders inzicht te geven in het laatste stuk van de levering, de 'last mile'. Daarnaast wil men door de toepassing van de scan komen tot een bereikbare regio door efficiënt gebruik te maken van wegen en Ov- en fietsnetwerken. Doel is om mede hierdoor de files met 20% te laten dalen (Boot, 2014).

Tabel 4: Categorie gekoppeld aan praktijkvoorbeeld

De maatregelen zijn onderverdeeld in de categorieën. Opvallend is dat de meeste maatregelen verkeersmaatregelen zijn. Hierna volgen de gecombineerde maatregelen. Voor de gecombineerde maatregelen geldt dat het vaak om het principe ‘voor wat hoort wat’ gaat. Gebruikt men bijvoorbeeld schone wagens voor de leveringen van de stad dan mag deze wagen van de gemeente ook buiten de spits de stad in. Sommige maatregelen vallen in meerdere categorieën. In Deventer worden bijvoorbeeld vanuit een sociale werkvoorziening pakketten gebundeld en met elektrische wagentjes pakketjes afgeleverd in de binnenstad. Deze elektrische wagens mogen van de gemeente wel buiten de venstertijden in de binnenstad goederen afleveren. Een reguliere vrachtwagen mag dit niet (MKB Deventer, 2014).

Indeling maatregelen naar categorie



Figuur 18 indeling maatregelen naar categorie (%)

Tabel 5 geeft aan waar de geïnterviewde gemeenten zich mee bezighouden (dit is gebleken aan de hand van literatuuronderzoek en het afnemen van interviews). Dit betreft initiatieven die in meerdere steden zijn en worden toegepast. Een aantal maatregelen zijn hierin weergegeven. De keuze die gemaakt wordt om gebruik te maken van bepaalde maatregelen hangt daarnaast ook af van de politieke kleur van een gemeente.

*Je hebt te maken met verschillende politieke kleuren in verschillende gemeenten. Dit heeft invloed op de maatregelen die de gemeente neemt ten opzichte van stedelijke distributie.
– uit het interview met TLN (2015)*

Niet in elke gemeente of regio worden dezelfde maatregelen toegepast. Gemeenten zijn op verschillende manieren met stedelijke distributie bezig. Dit hangt voor een deel samen met de problematiek waar de desbetreffende gemeente het meest overlast van ondervindt. Aan de andere kant speelt de politieke kleur en houding van de desbetreffende gemeente een rol in de mate en manier van sturing die wordt gegeven. Den Haag geeft in het interview bijvoorbeeld aan dat ze vooral de markt zijn gang willen laten gaan, hier past de maatregel van de mobiliteitsmakelaar bijvoorbeeld goed bij. Een mobiliteitsmakelaar stimuleert namelijk bedrijven om mee te werken aan het optimaliseren van de bereikbaarheid van de stad (Pettirosso, z.d.). De makelaar heeft een verbindende rol.

Huidige maatregelen	Gemeente Den Haag	Gemeente Rotterdam	Regio Stedendrie-hoek	Gemeente Edam-Volendam
Milieuzone	X	X		
Ontheffingen	X	X	X	X
Venstertijden	X	X	X	X
Bundeling van goederen aan de rand van de stad gefaciliteerd door o.a. de gemeente	X	X	X	
Schoonvervoer krijgt 'meer ruimte'	X	X	X	X
Mobiliteitsmakelaar	X	X		
Dagranddistributie	X	X		

Tabel 5 inzicht in gebruik maatregelen per gemeente

In tabel 6 zijn de diverse maatregelen per sturingsmethode gecategoriseerd. Dit is geen eindlijst, maar geeft de stand van zaken weer. De frequentie van de toepassing van de meeste maatregelen is niet bekend. Wel is bekend dat de meeste gemeenten venstertijden hanteren en in alle gemeenten sprake is van beperkende maatregelen met betrekking tot de lengte hoogte en gewicht van de wagens die de goederen vervoeren. Milieuzones voor vrachtverkeer zijn in 11 van de 30 grootste gemeenten van kracht. In de meeste gevallen worden de maatregelen eerst in de vorm van een pilot getest voordat deze daadwerkelijk worden ingezet. Een pilot is een vorm van experimenterend sturen. Deze manier van sturen wordt in de toekomst steeds vaker toegepast, door de ondertekening van de Green Deal ZES (hoofdstuk 5.2).

Er kan geconcludeerd worden dat de gemeente in zeer weinig gevallen de sturing op stedelijke distributie bewust wordt losgelaten. Alleen de gemeente Delft geeft van de dertig grootste gemeenten in Nederland aan geen venstertijden toe te passen, dat is een voorbeeld van bewust loslaten.

De gemeente kan de maatregelen indelen in het sturingsmodel (zie paragraaf 5.1), zoals beschreven in hoofdstuk 5.1. Naar mijn mening zijn er per sturingscategorie verschillende succesfactoren te benoemen. Gaat een gemeente faciliterend te werk dan is het van belang dat de gemeente zelf kennis heeft over het betreffende onderwerp en dit deelt met andere actoren. Bij reguleren is het van belang dat er sprake is van goede handhaving voor de ingestelde maatregelen, mensen moeten zich er immers aan de ingestelde maatregelen houden. De sturingsvormen stimuleren en reguleren gaan in op gedragsverandering, om dit tot stand te brengen is naar mijn mening urgentie en motivatie bij de andere partijen noodzakelijk (het daadwerkelijk willen veranderen en daarom tot verandering komen). Bij de sturingsvorm experimenteren zal buiten bestaande kaders moeten worden gedacht. De gemeente zal bij de sturingsvorm laten gaan vertrouwen moeten hebben in andere partijen.

Het sturingsmodel kan door gemeenten gebruikt worden om inzicht te bieden in de wijze van sturing en de maatregelen die hierbij passen.

Faciliteren WETEN	Reguleren MOETEN
1. Last Mile Scan 2. Gebruik van smart grids 3. Faciliteren van marktpartijen 4. Verbetering informatievoorziening 5. Venstertijden duidelijk tonen op gemeentelijke websites 6. Bevordering gebruik logistieke routes	1. Kwaliteitsnet goederenvervoer 2. Instellen van venstertijden 3. Venstertijden afstemmen met buurgemeenten 4. Aanpassing van de bevoorradingsroutes 5. Aanpassing laad en los havens 6. Invoering milieuzone 7. Pollux paaltjes koppelen aan kenteken goederenvervoerder 8. Markeren van laad en losplaatsen (d.m.v. kruismarkering) 9. Instelling versvenster 10. Logische routes voor bevoorrading van winkels creëren 11. Vrachtauto's langer dan een bepaalde lengte en gewicht niet de binnenstad in laten, mits een ontheffing 12. Verruiming van de venstertijden 13. Schuivend tijdvenster 14. Realisatie heldere aan en afvoerroutes 15. Gebruik van de busbaan door distributievervoer 16. Verplaatsen van laad- en losplaatsen
Stimuleren WILLEN	Regisseren MOGEN
1. Samenwerking in een bepaalde branche verzorgen met betrekking tot het vervoer van goederen 2. Samenwerking met ondernemers 3. Inzetten van straatmanagement 4. Cargohopper 5. Stimuleren van bundelingsalternatieven 6. Elektrisch vervoer over het water 7. Bundeling van goederen op stadsdistributielocatie 8. Combipact, combineren van transport en goederen 9. Bundeling van goederen voor stadsgrens voorts deze worden bezorgt met schoon vervoer in de binnenstad 10. Goederenvervoer over water 11. Goederenuitgiftepunt in combinatie met logistiek ontkoppelpunt aan de rand van de stad	1. Beleving met stil materieel in de daluren 2. Bezorging buiten de spits mogelijk maken/stimuleren 3. Stille vrachtwagens mogen ook buiten venstertijden leveren 4. Dagranddistributie 5. Afstemming voertuigeisen en venstertijden 6. 'Schone' voertuigen mogen ook buiten venstertijden leveren in de binnenstad 7. Nachtdistributie 8. Slimme afstelling van verkeerslichten (t.b.v. de doorstroming) 9. Ruimere regelingen voor vervoerders die bij meerdere adressen leveren 10. Realisatie logistiek ontkoppelpunt voor groot transport materieel 11. Realisatie bewaakte parkeerplaatsen 12. Realisatie spiegelafstelplaatsen 13. Medegebruik busbanen door 'schoon' bevoorradingsvervoer 14. Binnenstadservice
Experimenteren ONTDEKKEN	Laten gaan LOSLATEN
1. Verruiming van de venstertijden met 1 uur 2. Medegebruik personenbus voor goederenvervoer 3. Vervoer van koel en vriesproducten over het water	1. Afschaffing venstertijden

Tabel 6 maatregelen per sturingsmethode

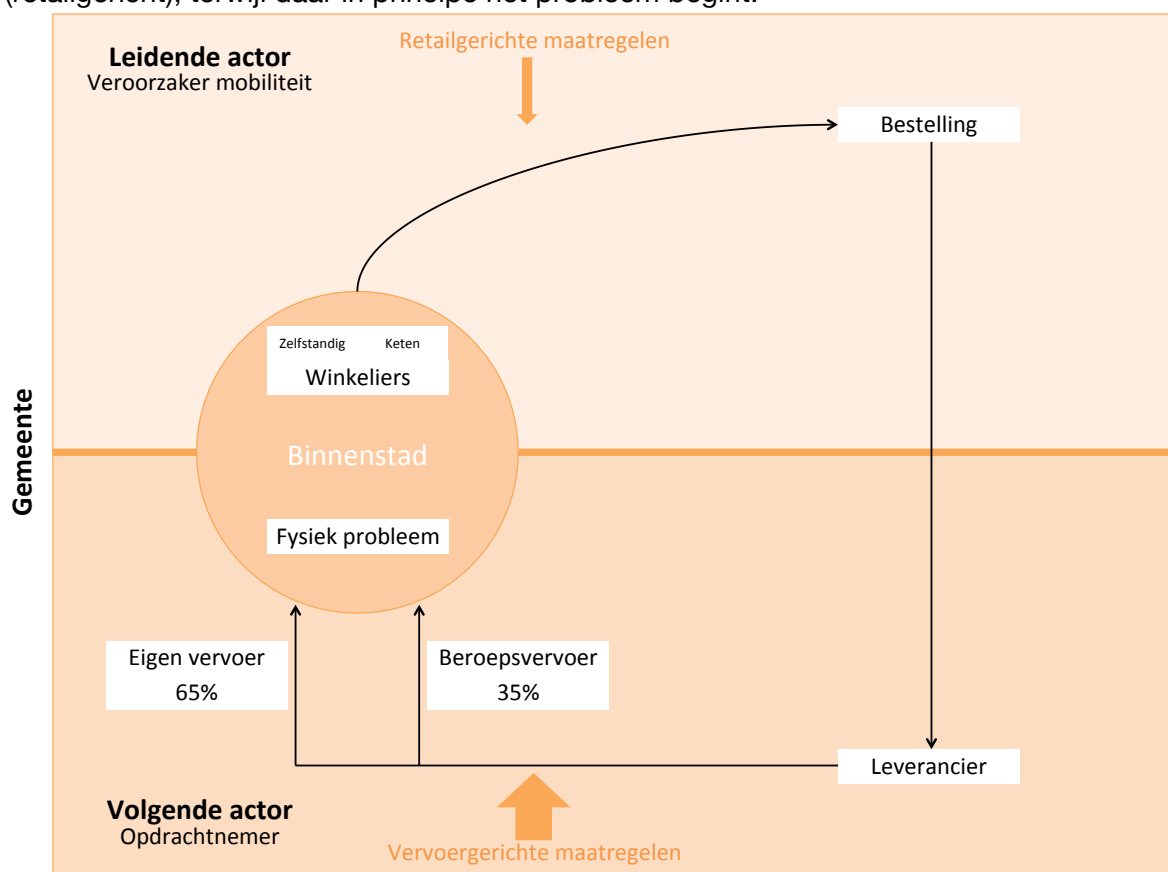
5.5 Twee werelden

De maatregelen kunnen naast de indeling naar sturingscategorie ook ingedeeld worden naar retailgerichte en vervoergerichte maatregelen. Dit hoofdstuk beschrijft de verdeling van de diverse maatregelen.

Gemeenten sturen voornamelijk op stedelijk distributie richting de leefbaarheidsproblemen die stedelijke distributie met zich mee brengt. Figuur 19 is een schematische weergave van stedelijke distributie. Te zien is dat er sprake is van twee werelden. De retailgerichte en vervoergerichte werelden.

De retailgerichtewereld betreft de winkelier in de binnenstad of het kernwinkelgebied (zelfstandig of aangesloten bij een keten), die een bestelling plaatst bij de leverancier. De vervoerkant betreft de leverancier die de bestelling ontvangt en vervolgens de goederen aflevert bij de winkelier die zich in de binnenstad of het kernwinkelgebied bevindt. Dit kan middels eigen vervoer van de leverancier (dit gebeurt in ongeveer 65% van de gevallen) of door middel van beroepsvervoer (dit gebeurt in ongeveer 35% van de gevallen).

Opvallend is dat de maatregelen voornamelijk vervoergericht zijn, namelijk 95% van de maatregelen, en er nauwelijks maatregelen worden genomen richting de winkeliers (retailgericht), terwijl daar in principe het probleem begint.



Figuur 19 Schematische weergave van de winkelwereld en vervoerswereld

Geconcludeerd kan worden dat er is sprake van twee werelden, waarbij de gemeente op dit moment vooral zijn maatregelen heeft gericht op de vervoerders en de leefbaarheid problematiek rondom stedelijke distributie. Er worden nauwelijks maatregelen vanuit de overheid getroffen richting de retailers. Maar 5% van de geïnventariseerde maatregelen is retailgericht (zie bijlage 11). De ontwikkelingen die vanuit de retailers tot stand zijn gekomen zijn miniem en komen voort uit de markt.

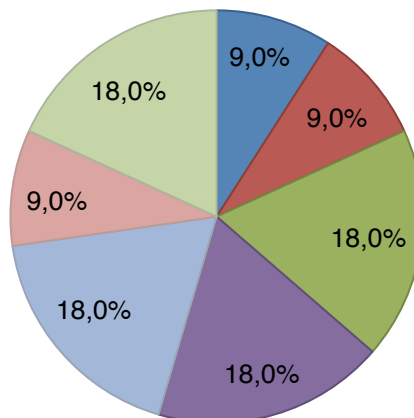
6. Praktijkonderzoek

Conclusie van het vorige hoofdstuk is dat op dit moment heel veel beslissingen worden genomen in de vervoergerichte wereld en niet aan de retailkant. Aanbeveling kan zijn om te beginnen met het treffen van maatregelen bij de winkelier. Op die manier wordt de gehele keten meegenomen en worden niet alleen beroepsvervoerder, maar ook eigen vervoerders meegenomen in het proces. Deze zijn immers gekoppeld aan de verschillende winkeliers.

Om te controleren of deze aanbeveling daadwerkelijk een kans van slagen heeft is door mij een praktijkonderzoek uitgevoerd. Bij 14 winkeliers rondom Mariaplaats (zowel zelfstandigen als winkeliers aangesloten bij een keten) in de binnenstad van Utrecht zijn vragen gesteld die betrekking hebben op stedelijke distributie (zie bijlage 12). Er is op klein schaalniveau begonnen, om te testen of de veronderstelling dat men tot verandering van stedelijke distributie kan komen door te beginnen bij de winkelier juist is. Vanuit de vragenlijst zijn een aantal dingen te concluderen. Gebleken is dat er gemiddeld minstens drie keer per week goederen worden afgeleverd per winkel. Dit zijn veel vervoersbewegingen in een kleine straat.

Als er goederen bij u afgeleverd worden, hoe vaak per week gebeurt dit?

- 1 keer per week
- 2 keer per week
- 3 keer per week
- 4 keer per week
- 5 keer per week
- 6 keer per week
- 7 keer per week
- 2 keer per maand



Figuur 20 aantal leveringen bij de diverse winkeliers per week

Ten eerste blijkt dat meer dan de helft van de winkeliers niet of nauwelijks overlast ondervindt van het laden en lossen van goederen. Volgens de winkeliers is er voornamelijk overlast rondom bepaalde tijdstippen, omdat de winkel dan niet goed te bereiken is doordat er allemaal goederenvervoer in de straat staat. “Het goederenvervoer in de straat is onhandig, maar ik accepteer het, het hoort er nu eenmaal bij” is de mening van bijna elke winkelier rondom de Mariaplaats. Het overgrote deel van de winkeliers geeft aan geen hinder te ondervinden en het ‘probleem’ te accepteren. Uitzondering is een ondernemer die aangeeft er wel daadwerkelijk mee bezig zijn. Deze winkelier laat bijvoorbeeld zijn goederen buiten de binnenstad bezorgen, zodat hij naar eigen zeggen minder overlast veroorzaakt en meer magazijnruimte heeft (box 5).

Box 5 magazijnruimte buiten de binnenstad

Een winkelier in de Zadelstraat laat zijn goederen in een magazijn buiten de stad bezorgen. Eens per maand laad hij zijn wagen vol en vervoert deze naar zijn winkel. Dit doet hij om anderen niet tot last te zijn en omdat hij niet voldoende ruimte heeft in het magazijn van zijn winkel om al zijn goederen te stallen. Ook in het interview met de gemeente Den Haag (2015) wordt aangegeven dat men er mee bezig is om externe magazijnruimte aan te bieden als de goederen via dat verzamelpunt de stad in worden vervoert. Deze winkelier heeft dit principe al zelf toegepast en is er erg tevreden over. “Geen gedoe met die grote wagen in deze kleine straat” aldus de winkelier.

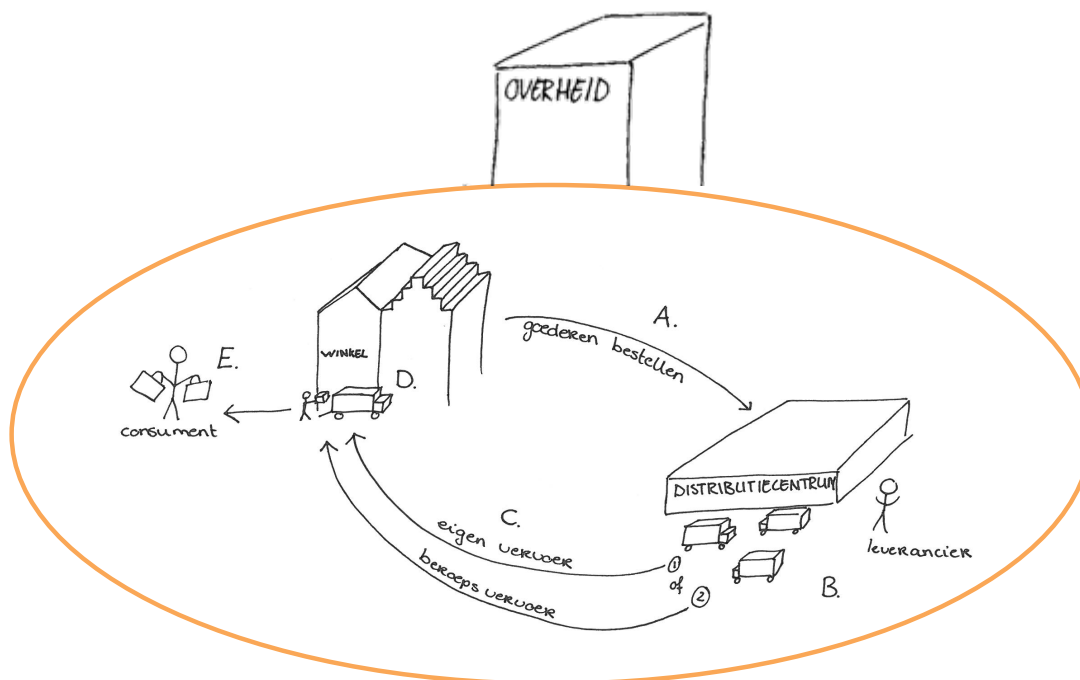
Ten tweede is een belangrijke bevinding dat de zelfstandig ondernemers maar in beperkte mate invloed hebben op de manier waarop zijn/haar goederen worden afgeleverd bij hun winkel. Deze winkeliers bestellen hun goederen bij een leverancier. De leverancier heeft een contract afgesloten met een vervoerder die de goederen aflevert bij de winkelier. De zelfstandige winkelier beslist dus niet zelf met welke vervoerder de goederen worden bezorgd mits hij deze de goederen zelf haalt. Er is dus een verschil tussen de zelfstandig ondernemer en de ondernemer die aangesloten is bij een keten. De zelfstandig ondernemer heeft in de meeste gevallen geen invloed de keuze van een vervoerder.

Ten derde hebben de winkeliers te maken met de wispelturigheid van de klanten. Het ene moment wil een klant een bepaald artikel niet en het andere moment opeens wel. De boekhandelaar geeft het voorbeeld van een boek waar, nadat deze in het tv-programma wordt besproken, opeens heel veel vraag naar is. Veel winkeliers geven aan zo efficiënt mogelijk te bestellen, maar geven hierbij wel aan dat als de klant ergens om vraagt dit voorrang heeft bij het bestellen. Uiteindelijk is de klant 'koning'. Hierdoor kan niet altijd zo efficiënt mogelijk besteld worden.

Door de uitvoering van dit praktijkonderzoek blijkt dat er geen urgentie bij de winkeliers te vinden is, die er voor moet zorgen dat de winkeliers zelfstandig iets met stedelijke distributie gaan doen. Ze accepteren de nadelen die bij stedelijke distributie komen kijken. Hierbij wordt geen rekening gehouden met de problemen die stedelijke distributie veroorzaakt voor de leefbaarheid die ook effect hebben op de winkelier. Elke winkelier wil immers een aantrekkelijke binnenstad. Daar komt bij dat de ontwikkeling van e-commerce er voor zorgt dat de winkelier steeds harder zijn best moet gaan doen om bezoekers te trekken. Daarnaast geven de zelfstandig winkeliers aan geen invloed te hebben op de vervoerder, omdat de leverancier (en niet de winkelier) hier een contract mee heeft. Toch heeft ook de winkelier de mogelijkheid om de afleveringen anders te laten verlopen. De zelfstandige winkelier op de Zadelstraat die zijn goederen elders laat bezorgen is hier een goed voorbeeld van. De winkelier kan zijn afleveradres en bestelgedrag bijvoorbeeld wel aanpassen. Aan de winkelier moet duidelijk worden gemaakt waarom de problematiek rondom stedelijke distributie moet worden aangepakt. Namelijk omdat dit meespeelt in het komen tot een leefbare stad waarin welzijn en welvaart in balans zijn om uiteindelijk te zorgen voor een aantrekkelijke binnenstad of kernwinkelgebied, waar de winkelier ook profijt van heeft. Een aantrekkelijke binnenstad wil zowel de gemeente als de winkelier. Het gezamenlijk doel van deze twee partijen staan dicht bij elkaar dan de gemeenten en de vervoerder of leverancier. Die hebben in eerste instantie minder baat bij een aantrekkelijke binnenstad, een aantrekkelijke binnenstad is voor hun niet het directe belang. Mijn inzicht is dat de gemeente dan ook de samenwerking met de winkelier aan kan gaan om te streven naar een aantrekkelijke binnenstad.

7. Belemmeringen actoren

Ten einde een overzicht van de belemmeringen waar de actoren tegen aanlopen. Dit overzicht is ontstaan vanuit mijn literatuuronderzoek, interviews, praktijkonderzoek en expertgesprekken. De naar mijn mening belangrijkste belemmeringen worden in dit hoofdstuk besproken. Deze belemmeringen worden per actor nader toegelicht. Het betreft de actoren; gemeenten, leveranciers (B), vervoerders (C) en winkeliers (D). De actoren zijn weergegeven in figuur 21.



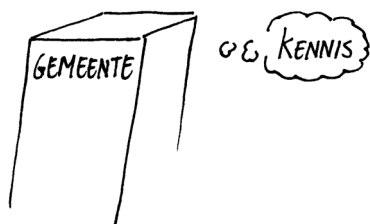
Figuur 21 actoren

Voordat daadwerkelijk tot verandering van de effecten van stedelijke distributie te komen is het van belang om inzicht te hebben in de problematiek van het proces die hierbij komt kijken. Deze problemen zijn in tegenstelling tot de diverse leefbaarheidsaspecten (zoals beschreven in hoofdstuk 4.3) vaak niet gemakkelijk te duiden. Het betreft de relatie tussen de verschillende partijen die bij het proces zijn betrokken en belemmeringen binnen de diverse partijen zelf. In de tabel hieronder zijn de grootste belemmeringen per actor weergegeven.

Actor	Belemmering
Gemeente	Kennis over stedelijke distributie is beperkt
Winkeliers	Zien stedelijke distributie niet als probleem dat ook voor de ondernemer gevolgen heeft.
Leverancier	Is bang klanten (en dus winst) te verliezen als ze meedoen aan projecten/initiatieven waar samenwerking bij komt kijken.
Vervoerder	Niet alle vervoerders zijn georganiseerd, en dus moeilijk bereikbaar. De (financiële)middelen van de kleinere vervoerders zijn beperkt.

Tabel 7 Actor en bijbehorende belemmering

7.1 Gemeente



Kennis

Gemeenten geven sturing aan de stedelijke distributie door beleid op te stellen bepaalde maatregelen in te stellen. Denk hierbij aan venstertijden of het aanleggen van laad en losplaatsen. Probleem is dat gemeenten niet altijd voldoende kennis hebben over de markt waar stedelijke distributie plaatsvindt. Zo hebben gemeenten bijvoorbeeld niet altijd in de gaten dat er al heel wat stadsdistributiecentra zijn (Ohm R. , 2014). Een andere partij (TLN) brengt dit nu in beeld. Het is van belang de gemeente te informeren over het proces van stedelijke distributie, zodat niet alleen inzicht wordt verkregen in de leefbaarheidsaspecten (hoofdstuk 4.3), maar de gemeenten ook inzicht hebben in het gehele proces van stedelijke distributie. Denk hierbij aan het in contact brengen van de gemeente met de diverse partijen die bij stedelijke distributie zijn betrokken, zoals de winkeliers, leveranciers en vervoerders. Op die manier kan de gemeente een beeld ontwikkelen over de daadwerkelijke pijnpunten van stedelijke distributie en hier haar maatregelen op aanpassen en de voor- en nadelen van maatregelen op de betrokken partijen afwegen.



Beperkende maatregelen voor goederenvervoer in de binnenstad

Beperkende maatregelen worden niet zozeer door gemeenten genoemd als probleem. Toch is dit volgens de bracheorganisaties een medeveroorzaker van een aantal problemen. Neem het voorbeeld van de venstertijden. De venstertijden bepalen dat vrachtverkeer alleen binnen een bepaalde periode een stad in en uit mag. Deze tijden worden per gemeente vastgesteld (Gemeente Utrecht, z.d.). De venstertijden zijn niet altijd duidelijk aangegeven op bijvoorbeeld gemeentelijke websites. Van de 30 grootste gemeenten is bij meer dan 30% de venstertijden te vinden als deze worden ingetypt in de zoekbalk van de website van de desbetreffende gemeente. Daarnaast zijn de venstertijden niet altijd goed op elkaar afgestemd. De regio Stedendriehoek is een goed voorbeeld van hoe dit anders kan (box 6). De venstertijden hebben als nadeel dat een vervoerders in beperkte tijd langs een aantal ontvangers moet. Dit kan niet altijd binnen de beperkte tijd, waardoor nog een wagen wordt gebruikt, wat niet nodig was geweest als de andere wagen langer de tijd had gehad. Daarnaast zijn de venstertijden niet altijd op de openingstijden van de winkeliers afgestemd of de openingstijden van de winkeliers op de venstertijden. Dit heeft als gevolg dat vervoerders niet altijd direct hun goederen kunnen afleveren en de tijd van bezorging nog kleiner wordt. De maatregelen die de gemeente treft hebben invloed op het proces van stedelijke distributie. Hierin zouden de voor- en nadelen van de desbetreffende maatregel voor de verschillende actoren moeten worden afgewogen.

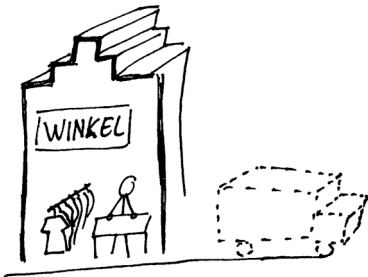
Box 6: Slim Reizen Stedendriehoek

De Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer, Zutphen en Lochem) hebben in 2014 een gezamenlijk website opgezet, waar logistieke dienstverleners, transporteurs en leveranciers gemakkelijk kunnen opzoeken waar ze rekening mee moeten houden tijdens het vervoer (TLN, 2014b). De venstertijden, marktijden, ontheffingen, evenementenkalenders en voertuigbeperkingen van de verschillende gemeenten zijn overzichtelijk op de website weergegeven. De website is ontstaan vanuit het 'Actieplan Duurzame Stedelijke Distributie Regio Stedendriehoek', dat als doel heeft om de stedelijke distributie in de regio Stedendriehoek te optimaliseren en verduurzamen. Dit is een voorbeeld van een overzichtelijke manier van informatiebundeling en verspreiding voor belanghebbenden.

7.2 Leveranciers

Leveranciers doen niet altijd mee aan projecten, omdat ze bang zijn klanten kwijt te raken

Tijdens diverse interviews is aangegeven dat transporteurs vaak over een drempel moeten voordat ze meewerken, aan bijvoorbeeld een bundelingsproject. De transporteurs zijn bang om hierdoor hun klanten kwijt te raken. Ze willen hun werk behouden. Het voordeel kostenbesparing heeft veel invloed op de keuze om wel of niet mee te doen met bepaalde projecten en initiatieven

7.3 Winkeliers

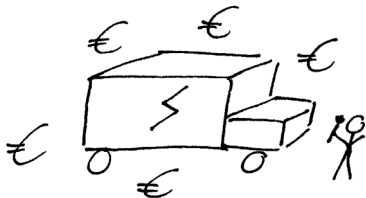
Winkeliers zien stedelijke distributie niet als probleem

Tijdens interviews met winkeliers is gebleken dat de winkeliers het vervoer van goederen niet per direct als probleem zien. "Het is misschien niet leuk al die bestelbusjes voor de deur, maar het hoort er nu eenmaal bij", aldus een winkelier gevestigd in de binnenstad van Utrecht. De ondernemers hebben daarnaast vaak geen idee hoeveel het laatste stukje vervoer kost en zien vaak niet in wat de gevolgen van het bestellingen op de leefbaarheid van de stad zijn. Ondernemers hebben vaak beperkte kennis over het vervoer. De ondernemers zien nu nog niet in dat stedelijke distributie ook een probleem is voor henzelf. De urgentie moet bij de meeste ondernemers nog ontstaan.

7.4 Vervoerder

Middelen om te verduurzamen is beperkt

Het vervoer is mogelijk via een eigen vervoerder of met een beroepsvervoerder. Het beroepsvervoer maakt 35% uit en het eigen vervoer 65%. Het beroepsvervoer maakt vaak al gebruik van duurzamere wagens, die rijden op diesel VI of elektriciteit. Ze hebben de middelen om een experiment uit te voeren en gaan vaak al efficiënt te werk. De eigen vervoerders hebben minder middelen. De aanschaf van een nieuwe vrachtwagen is duur en de aanschaf van een nieuwe elektrische vrachtwagen nog duurder. Eigen vervoerders hebben vaak niet de middelen om hiermee te experimenteren.

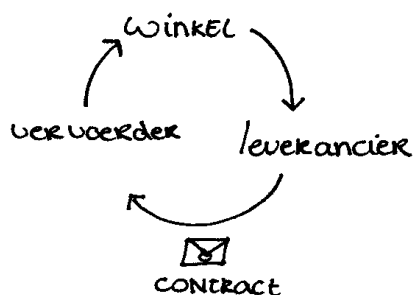




Organisatie

De incidentele vervoerders (bijvoorbeeld iemand die eens per jaar goederen aflevert bij een ondernemer) bezorgen vaak niet efficiënt en zijn moeilijk benaderbaar voor een gemeente. Van de 12.000 beroepsvervoerders is ongeveer 50% lid van TLN. Van de eigen vervoerders is ongeveer 40% lid van EVO. In totaal zijn 42.000 beroepsvervoerders en eigen vervoerders niet georganiseerd. Hierdoor kunnen niet alle vervoerder bereikt worden. Hierdoor ontstaat een probleem om de kleine en incidentele vervoerders aan te pakken.

7.5 Ondernemers, leveranciers en vervoerders



Zelfstandig ondernemers hebben beperkte invloed op de keuze van een vervoerder. De zelfstandig ondernemer bestelt goederen bij een leverancier, deze leverancier heeft een contract afgesloten met een vervoerder. De zelfstandig ondernemer komt hier niet tussen. Voor ondernemingen die bij een keten horen geldt dit over het algemeen niet. In dat geval hoort de leverancier namelijk vaak bij het bedrijf, waardoor er wel keuze voor een bepaalde vervoerder is. Bij de zelfstandig winkeliers wel aandacht besteed worden aan het bestelgedrag en het afleveradres, waardoor goederen alsnog efficiënter kunnen worden geleverd.

Het is van belang inzicht te hebben in de belemmeringen voorts een conclusie en aanbevelingen worden gegeven. Dit hoofdstuk geeft de gefragmenteerde werkelijkheid die de gemeente naar mijn idee heeft over stedelijke distributie weer. De gemeente richt zich voornamelijk op de leefbaarheidsproblemen en niet op het proces en de invloed van gemeentelijke beslissingen op andere actoren.

CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN



8 Conclusie en aanbevelingen

De deelvragen van het onderzoek worden in paragraaf 8.1 beantwoord. Uit het onderzoek volgen conclusies die nader worden toegelicht in paragraaf 8.2. De conclusies hebben een relatie met de aanbevelingen. Het onderzoek wordt afgesloten met een discussie, waarin wordt aangegeven in welke opzichten het onderzoek verbeterd kan worden en welke vervolgonderzoeken ik aanbeveel.

8.1 Resultaten

De paragraaf geeft antwoord op de deelvragen, zoals opgesteld in hoofdstuk 1.

Welke beweegredenen hebben de grootste Nederlandse gemeenten om invloed uit te oefenen op stedelijke distributie?

De gemeenten van Nederland zijn een lagere overheid en hebben te maken met regelgeving vanuit de hogere overheden, zoals het Rijk en Europa. Hier moeten de gemeenten zich aan houden. Deze regelgeving gaat met name over duurzaamheidsaspecten. De grootste Nederlandse gemeenten diverse beweegredenen om invloed uit te oefenen op stedelijke distributie. Deze beweegredenen zijn terug te leiden tot de begrippen welzijn (de leefbaarheid van een stad) en de welvaart (economie van een stad), waar zich een spanningsveld tussen bevindt. Deze begrippen staan met elkaar in relatie. Een leefbare stad levert immers geld op en een welvarende stad vraagt om leefbaarheid. Het is de taak van de gemeente om voor een leefbare stad te zorgen.

Wat zijn de hedendaagse beleidsontwikkelingen met betrekking tot stedelijke distributie van gemeenten in de grootste steden van Nederland (naar inwoneraantal)?

Vanaf 1995 heeft het Rijk op verschillende manieren geprobeerd invloed uit te oefenen op stedelijke distributie, bijvoorbeeld door het Platform Stedelijke Distributie, Commissie Stedelijke Distributie en de aanstelling van een ambassadeur voor stedelijke distributie. Dit zijn allemaal landelijke initiatieven. De regulerende rol van het Rijk heeft zich verplaatst naar het bewust loslaten van het onderwerp. De taak om iets met stedelijke distributie te doen ligt sinds 2010 in handen van de gemeenten.

De Green Deal Zero Emission Stadsdistributie is een omslagpunt geweest om minder op rijksniveau en meer op lokaal niveau te sturen op stedelijke distributie. De wet en regelgeving met betrekking tot duurzaamheid zorgt er voor dat de gemeenten bezig zijn met het uitvoeren van diverse experimenten om te komen tot maatregelen die onder andere de luchtkwaliteit in de steden verbeterd. De rol van de gemeente is op dit moment regulerend en daarnaast steeds meer experimenterend. Deze experimenterende rol komt voort uit de Green Deal ZES, ondertekend door verschillende partijen (zoals de gemeenten, vervoerder en bedrijfsleven). In de Green Deal ZES is opgenomen dat er experimenten worden uitgevoerd met het streven om in 2025 emissievrij vrachtverkeer in de binnensteden te hebben. Daarnaast houden de gemeenten zich vast aan de regulerende rol, door het toepassen van beperkende maatregelen gericht op de vervoerders. In bijna alle gemeenten zijn bijvoorbeeld venstertijden te vinden die goederenvervoer zonder ontheffingen tussen bepaalde tijdstippen verbieden de stad te betreden. Er heeft dus een verschuiving plaatsgevonden van rijksbeleid naar gemeentelijk beleid, waarbij regulerend en experimenterend wordt gestuurd op stedelijke distributie.

Welke projecten en initiatieven zijn vanaf 2010 tot stand gekomen in de grootste Nederlandse steden (naar inwoneraantal) met betrekking tot stedelijke distributie en wat is de status van deze projecten en initiatieven (succesvol of niet succesvol)?

Veel projecten zijn begonnen als pilot en hierna daadwerkelijk ingevoerd of stopgezet. Vanuit de Green Deal ZES worden op dit moment ook diverse projecten getest. Er zijn diverse soorten maatregelen ingevoerd. In bijlage 14 zijn de geïnventariseerde projecten en initiatieven weergegeven. Veel projecten zijn begonnen als pilot en later definitief ingevoerd. Sommige projecten zijn uitgevoerd samen met anderen gemeenten, bijvoorbeeld op regionaal niveau.

Opvallend is dat sommige relatief eenvoudige projecten veel opleveren. Hierbij kan gedacht worden aan de uitbreiding van de venstertijden met een uur, waardoor veel minder vervoersbewegingen in de binnenstad zijn. Ook kan gedacht worden aan de website van de regio Stedendriehoek, waarop duidelijk alle beperkingen voor vervoerders van de diverse gemeenten op zijn weergegeven.

Projecten die niet geslaagd zijn lopen vaak vast op de financiën. Bundelingsprojecten vanuit grote vervoerders slagen bijvoorbeeld vaker dan de bundelingsacties van kleine vervoerders. Dit komt doordat de grote vervoerders vaak al meer klanten hebben en niet afhankelijk zijn van andere partijen die ook hun goederen willen laten bundelen. Goede samenwerking tussen de verschillende partijen is dan ook van groot belang.

De gemeente kan de maatregelen indelen in het sturingsmodel. Hierbij moet bij iedere manier van sturen op een andere manier met de desbetreffende maatregel om worden gegaan om de kans tot succes te vergroten. Gaat een gemeente faciliterend te werk dan is het van belang dat de gemeente zelf kennis heeft over het betreffende onderwerp en dit deelt met andere actoren. Bij reguleren is het van belang dat er sprake is van goede handhaving voor de ingestelde maatregelen, mensen moeten zich er immers aan de ingestelde maatregelen houden. De sturingsvormen stimuleren en reguleren gaan in op gedragsverandering, om dit tot stand te brengen is urgentie en motivatie bij de andere partijen van belang. Bij de sturingsvorm experimenteren zal ruimte moeten worden geboden aan de experimenten en voor de sturingsvorm laten gaan zal de gemeente vertrouwen moeten hebben in andere partijen. Het door mij samengestelde sturingsmodel kan door gemeenten gebruikt worden om bewust bezig te zijn met de manier van sturing op stedelijke distributie en maatregelen die hierbij passen.

Wat zijn de grootste knelpunten tussen de verschillende actoren (ontvangers, vervoerders en gemeenten)?

Actoren hebben beperkte mogelijkheden, het 'speelveld' van de actoren is beperkt. Detailhandelaren, leveranciers en vervoerders moeten zich bijvoorbeeld houden aan de wet en regelgeving vanuit de gemeenten. De detailhandelaren hebben verder te maken met de wispelturigheid van de klant en beperkte invloed op de keuze van een vervoerder (als het een zelfstandig ondernemer betreft). De leveranciers hebben te maken met het bestelgedrag van de detailhandelaren. Vervoerder ondervinden de meeste overlast van de maatregelen die door de gemeenten worden getroffen. De vervoerder hebben te maken met de beperkingen die door de overheid worden opgelegd. Hierbij kan gedacht worden aan de invoering van milieuzones. De gemeente heeft op haar beurt te maken met wet en regelgeving van hogere overheden.

Daarnaast is er in verschil in belang tussen de verschillende partijen. Wordt gekeken naar het spanningsveld tussen welvaart en welzijn, dan bevindt het zwaartepunt van de actoren zich aan een andere kant. De detailhandelaren, leveranciers en vervoerders hebben het zwaartepunt vooral richting hun welvaart liggen. Dit in tegenstelling tussen de gemeente die meer naar het welzijn streeft.

Tegen welke problemen lopen ontvangers, vervoerders en gemeenten van de grootste Nederlandse steden (naar inwoneraantal) aan met betrekking tot stedelijke distributie?

Stedelijke distributie brengt verschillende problemen met zich mee. Dit betreft leefbaarheidsproblemen, problemen met betrekking tot het proces van stedelijke distributie en problemen die ontstaan vanuit de trends en ontwikkelingen. De meeste maatregelen die de gemeente treft zijn vervoergerichte maatregelen. Hierdoor ondervinden de vervoerders ook de meeste overlast van de ingestelde maatregelen in vergelijking met de andere actoren.

Stedelijke distributie brengt een aantal leefbaarheidsproblemen met zich mee die deze leefbaarheid verminderen. Het betreft geluidsoverlast, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, aantasting van de binnenstad en congestie. Gemeenten hebben niet voldoende kennis over het proces van stedelijke distributie, het ontbreekt ondernemers aan inzicht dat ze zelf ook onderdeel uitmaken van de leefbaarheidsproblemen die door stedelijke distributie ontstaan. Leveranciers hebben niet altijd inzicht in de voordelen die samenwerking met andere partijen met zich meebrengt. Tot slot zijn niet alle vervoerders georganiseerd en hierdoor moeilijk benaderbaar door de gemeenten en hebben met name de kleine vervoerders vaak niet de middelen om zelfstandig te verduurzamen. Met dit inzicht kan de gemeente op een andere manier met stedelijke distributie omgaan. Op dit moment is het beeld van de gemeenten namelijk gefragmenteerd en zijn de maatregelen alleen gericht op de leefbaarheidsproblemen en niet op het proces.

Diverse trends en ontwikkelingen met betrekking tot stedelijke distributie zijn geïnterpreteerd. De trends en ontwikkelingen hebben positieve en negatieve ontwikkelingen tot gevolg. Met name de opkomst van e-commerce en de verstedelijking zorgen ervoor dat de problematiek rondom stedelijke distributie niet als vanzelf worden opgelost. Er blijft dan ook sturing vanuit de overheid nodig.

8.2 Conclusie

Stedelijke distributie is een onderwerp waar verschillende partijen met uiteenlopende belangen bij betrokken zijn. De gemeente richt zich met name op de leefbaarheidsproblemen met betrekking tot stedelijke distributie en de overige partijen hebben vooral belang bij meer winst.

8.2.1 Spanningsveld tussen welzijn en welvaart

Stedelijke distributie speelt zich af op het spanningsveld tussen welvaart en welzijn. Partijen die betrokken zijn bij stedelijke distributie hebben niet allemaal hetzelfde belang. Vervoerders, leveranciers en retailers hebben hun belang meer richting welvaart liggen (richten zich meer op het winst oogmerk) en de gemeente meer richting het welzijn (leefbaarheid van de stad).

8.2.2 Vervoersgerichte maatregelen

De gemeenten treffen in ongeveer 95% van de gevallen vervoersgerichte maatregelen en in maar 5% van de gevallen worden maatregelen getroffen aan de kant van de retail. Dit is opvallend, omdat het proces bij de retailer begint. Na praktijkonderzoek is gebleken dat er bij de meeste winkeliers geen urgentie ligt om het probleem rondom stedelijke distributie zelf of met andere winkeliers aan te pakken. Over het algemeen doen gemeenten ook niets om deze urgentie wel bij winkeliers naar boven te krijgen.

8.2.3 Er is geen overkoepelend orgaan

Het Rijk heeft vanaf ongeveer 2010 de sturing op stedelijke distributie losgelaten. Er is hierdoor geen 'task-force' meer, de gemeenten doen het nu. Er is een website over stedelijke distributie, opgezet door TLN. Het is een gemis dat de kennis door partijen niet integraal wordt gedeeld. Dan hoeven andere partijen namelijk niet nog een keer het wiel uit te vinden.

8.2.4 Sturing op stedelijke distributie blijft ondanks de trends en ontwikkelingen noodzakelijk

Gezien de trends en ontwikkelingen ziet het er niet naar uit dat de problemen die stedelijke distributie zich meebrengt vanzelf oplossen. De trends en ontwikkelingen hebben zowel positieve als negatieve uitwerking op de leefbaarheidsproblemen veroorzaakt door stedelijke distributie. Deze positieve ontwikkelingen zorgen er alleen niet voor dat de huidige problematiek opgelost wordt. Met name de ontwikkeling van e-commerce heeft gevolgen voor stedelijke distributie. Dit zal voor een toename van het vrachtverkeer in de binnenstad zorgen. Sturing op stedelijke distributie blijft noodzakelijk.

8.3 Aanbevelingen

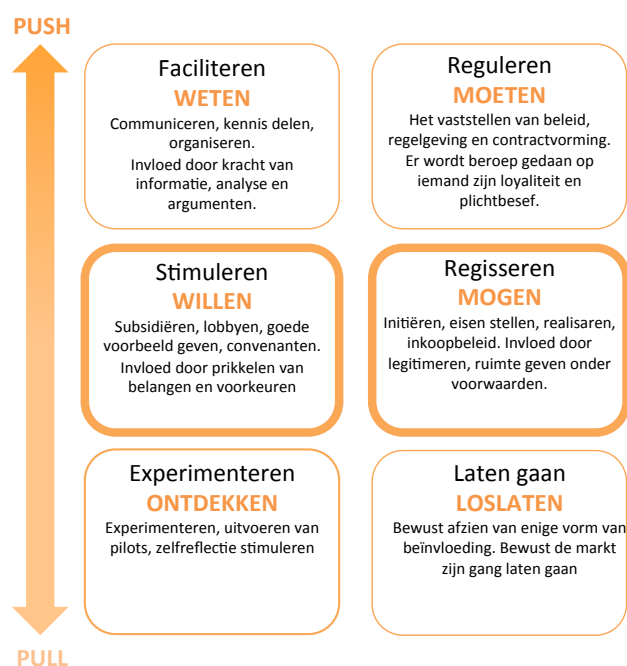
In dit hoofdstuk geef ik aanbevelingen hoe gemeenten het best om kunnen gaan met stedelijke distributie. De focus ligt op het treffen van retail gerichte maatregelen en het organiseren van een overkoepelend orgaan.

8.3.1 Retail gerichte maatregelen

De intrinsieke waarde waar uiteindelijk alle betrokken partijen belang bij hebben is naar mijn inzien een leefbare binnenstad/kernwinkelgebied, waarbij welvaart en welzijn in balans zijn. De gemeente is hierin de leidende actor. Deze waarde is de basis om te komen tot verandering. Alle partijen moeten het voordeel van verandering inzien en weten waarom ze meehelpen om de problematiek rondom stedelijke distributie te verminderen. Om tot een aantrekkelijke binnenstad te komen moeten verschillende onderdelen worden aangepakt. Hierbij kan gedacht worden aan herinrichting van de straat, meer groen, maar ook aan stedelijke distributie. Stedelijke distributie is dan ook een onderdeel van het geheel. De gemeente treft op dit moment maatregelen aan de vervoerskant. Mijn aanbeveling is

om retailgerichte maatregelen te treffen. De gemeente en de winkelier hebben namelijk hetzelfde doel voor ogen; een aantrekkelijke binnenstad. De vervoerder en leverancier hebben hier in eerste instantie minder belang bij. Er zijn belemmeringen aan te merken bij een retailgerichte sturing. Zelfstandig winkelier kunnen bijvoorbeeld niet altijd direct invloed uitoefenen op de vervoerder. Toch kan ook de zelfstandig winkelier veranderen, bijvoorbeeld door wijziging van bestelgedrag, samen met andere winkeliers bestellen (als dit dezelfde leverancier betreft), wijziging van het afleveradres etc. Des te efficiënter de winkeliers hun goederen bestellen des te meer geldt dit ook voor hen oplevert. Al met al voldoende ruimte om wel tot positieve verandering te komen.

De gemeente kan bij het nemen van retailgerichte maatregelen gebruik maken van het sturingsmodel. Door de toepassing van het sturingsmodel zal meer bewustwording ontstaan bij de gemeente over de keuze van een bepaalde sturingsvorm door de plaatsing van desbetreffende maatregelen in het model. Mijn aanbeveling is om vooral in te zetten op stimuleren (willen) en regisseren (mogen). Hiervoor is urgentie en motivatie noodzakelijk. Als de gemeente stuurt vanuit het oogpunt willen of mogen ontstaat de ontwikkeling uiteindelijk vanuit de markt. Ook de geïnterviewden geven aan dat een ontwikkeling vanuit de markt vaak voor het beste resultaat zorgt. Door het prikkelen van belangen en voorkeuren en door mensen de ruimte te geven eigen initiatieven uit te voeren komt niet alleen een verandering tot stand, maar ook een verandering in gedrag. Er worden dan zowel push als pull factoren ingezet om een verandering tot stand te brengen. Doel hiervan is om te komen tot beleid waardoor mensen bereid zijn om veranderingen aan te brengen, omdat deze uiteindelijk voor hen allen voordelen opleveren, namelijk het streven om samen te komen tot een leefbare binnenstad waarbij welzijn en welvaart in balans zijn.



Figuur 22 Aanbeveling sturingsmethode voor gemeenten bij het inzetten van retailgerichte maatregelen

8.3.2 Overkoepelend orgaan

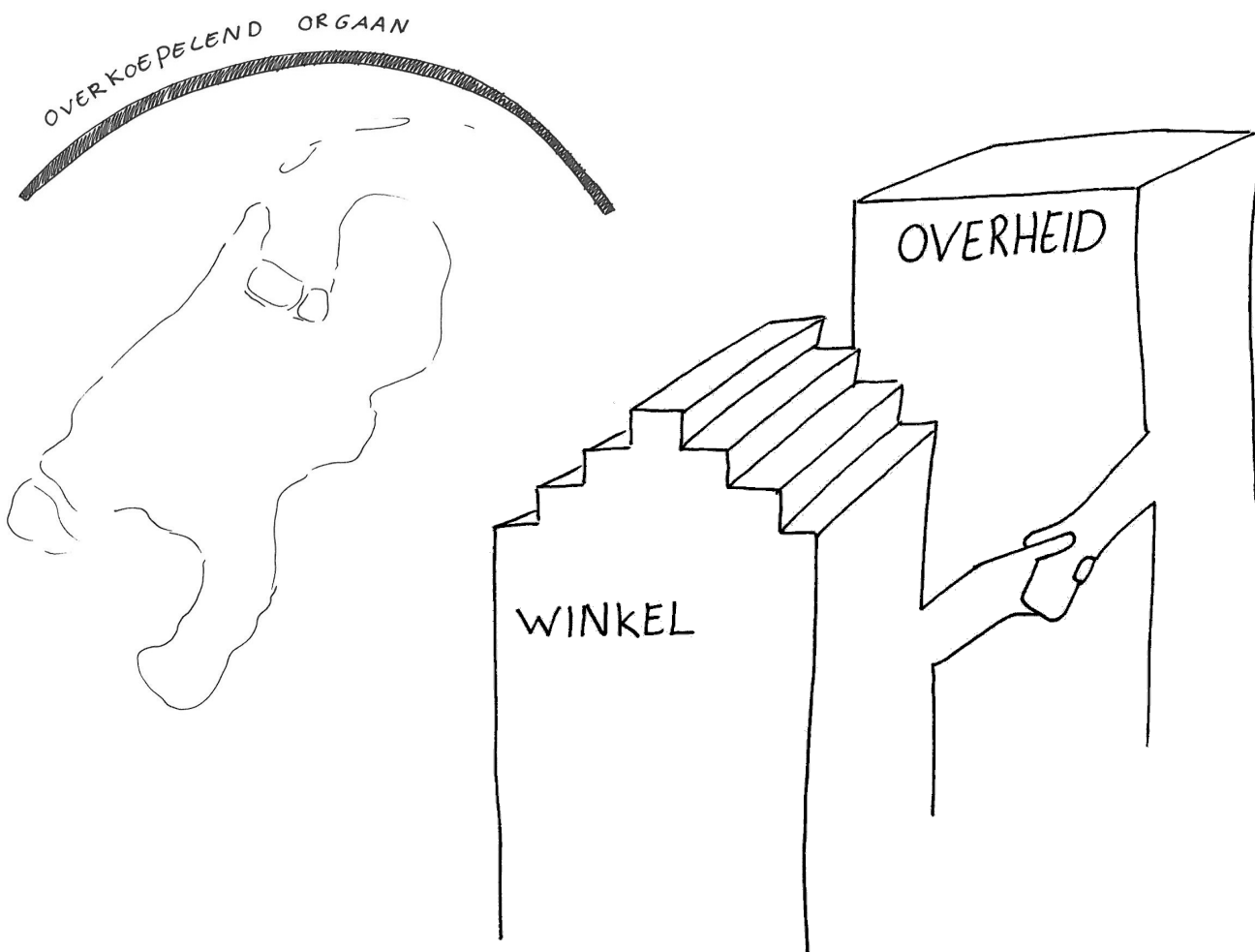
Zoals al eerder is beschreven is er sinds ongeveer 2010 geen overkoepelend orgaan meer voor stedelijke distributie nadat het Rijk zijn handen van het vraagstuk heeft afgetrokken en de sturing op stedelijke distributie in handen van de gemeente is komen te liggen.

Mijn aanbeveling is om een overkoepelend orgaan op te zetten. Een overkoepelend orgaan kan er naar mijn voor zorgen dat experimenten die op dit moment in diverse gemeenten met betrekking tot stedelijke distributie worden uitgevoerd en succesvol zijn ook kunnen worden ingevoerd in andere gemeenten. Het wiel hoeft dan niet meerdere keren uitgevonden te worden. Daarnaast wordt door belangenorganisaties aangegeven dat gemeenten niet altijd over voldoende kennis beschikken om doordacht maatregelen te kunnen nemen. Het is dan ook van belang om dit kennisniveau te verbeteren.

Dit overkoepelende orgaan kan het best opgezet worden door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en niet door TLN en EVO. TLN en EVO vertegenwoordigen immers verladers en vervoerders.

Er kan gebruik worden gemaakt van bestaande initiatieven en projecten, zoals Green Deal ZES en de website van TLN over stedelijke distributie. Uiteindelijk zal dit overkoepelende orgaan er voor zorgen dat kennisdeling plaatsvindt.

Stedelijke distributie speelt zich af op het spanningsveld tussen het welzijn en de welvaart van de stad. Het is van belang dit in evenwicht te brengen. Dit kan ten eerste door het inzetten van retailgerichte maatregelen. Ten tweede door de instelling van een overkoepelend orgaan dat als verbindend en kennis uitwisselend netwerk bestaat, waarna de gemeenten met de opgedane kennis stimulerend en regisserend met de sturing van stedelijke distributie omgaan.



8.4 Discussie

Dit onderzoek heeft bijgedragen aan meer inzicht in de problematiek rondom stedelijke distributie, zowel op het niveau van leefbaarheid als organisatorisch. Daarnaast is doormiddel van het door mij samengestelde sturingssysteem aangegeven op welke manier de gemeente hier het best mee om kan gaan. Toch zijn er ook een aantal zaken die in het vervolg anders moeten worden aangepakt.

E-commerce

Dit onderzoek houdt in beperkte mate rekening met de trends van de toekomst. Het is verstandig om nogmaals onderzoek te doen naar het veranderende winkelbeeld en de effecten die dit heeft op de vervoersbewegingen in de binnenstad. Op die manier kan gecontroleerd worden of de in dit onderzoek opgenomen aanbevelingen ook dan nog toepasbaar zijn.

Verplaatsing van het probleem naar de stadsrand

Er worden steeds meer goederen gebundeld aan de rand van de steden voordat deze de stad in worden vervoerd. Vaak wordt dit laatste stukje vervoer gedaan met schone wagens. De aflevering van de goederen bij de stadsdistributiecentra gebeurt alleen op dit moment en naar verwachting ook nog in de nabije toekomst met meer vervuילend materieel. Ik zou aanbevelen om te kijken wat het effect hiervan is qua milieuoverlast door het vervoer naar een stadsdistributiecentrum. Wordt het probleem hierdoor bijvoorbeeld verplaatst van de binnenstad/het kernwinkelgebied naar de stadsrand? De uitkomst hiervan kan bepalend zijn voor de keuze van een desbetreffende maatregel. Men wil immers het probleem oplossen (en niet verplaatsen).

Maatwerk

Dit onderzoek richt zich op de dertig grootste gemeenten van Nederland. In hoofdstuk 3.3 is al aangegeven dat ook kleinere steden overlast ondervinden van stedelijke distributie, maar dat dit niet gelijk hoeft te zijn aan de problematiek in de grootste dertig steden van Nederland. Een onderzoek met focus op de kleinere steden heeft dan ook meerwaarde. Daarnaast blijft de aanpak van stedelijke distributie maatwerk. Dit geldt ook voor de dertig grootste gemeenten van Nederland. Hierin speelt ook de politieke kleur van een gemeente een rol. Dit onderzoek kan als basis en als inspiratiebron dienen om tot handvatten te komen om sturing te bieden aan stedelijke distributie in een gemeente. Het is wel van belang om ook nog gericht onderzoek te doen naar de desbetreffende gemeente om te komen tot maatwerk.

9. Bibliografie

- Ambassadeur Stedelijke Distributie. (2011, 5 19). *Actieprogramma Stedelijke Distributie* . Opgeroepen op 5 3, 2015, van Landelijke aanpak voor lokaal maatwerk: https://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCEQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.rijksoverheid.nl%2Fbestanden%2Fdocumenten-en-publicaties%2Fjaarplannen%2F2011%2F05%2F19%2Factieprogramma-stedelijke-distributie%2Factieprogramma-stedelijke-distributie.pdf&ei=Bg5GVeOKE8zkaoaUgegH&usg=AFQjCNGv7yAJIIC_4x7zB6fNnucHqMfeuA&sig2=R2vNMm5j6GxAtQzVYPWP2g&bvm=bv.92291466,d.d2s
- Ami. (2014, 3 24). *People, Planet, Profit (3 P's) is een term uit de duurzame ontwikkeling* . Opgeroepen op 5 8, 2015, van <http://www.vibaexpo.nl/home/people---planet---profit/>
- Anders, S. (2014a, 07). Cargohopper Amsterdam duurzaam distributieconcept. *Transport en Logistiek* .
- Anders, S. (2014b). Zes stadsdiesellijnen van de weg. *TLN-special stedelijke distributie 2005-2014* , 26-27.
- Autoriteit Consument en Markt. (z.d.). *Concurrentie en marktwerking*. Opgeroepen op 4 2, 2015, van Wet en regelgeving: <https://www.acm.nl/nl/onderwerpen/concurrentie-en-marktwerking/wet--en-regelgeving/wet--en-regelgeving-concurrentie-en-marktwerking/>
- Autoriteit Consument en Markt. (2014). *Missie, visie en strategie*. Opgeroepen op 4 2, 2015, van <https://www.acm.nl/nl/organisatie/missie-visie-strategie/bevoegdheden/>
- Boogaard, G., & Stoppelenburg, A. (2012). Opgeroepen op 5 3, 2015, van http://mobiliteitswinst.nl/?page_id=11
- Boot, S. (2014, 11 26). *Winnaar tender maatwerkdistributie Haaglanden*. (TLN, Producent) Opgeroepen op 5 3, 2015, van <http://www.tln.nl/actueel/algemeen/winnaar-tender-maatwerkdistributie-haaglanden.aspx.aspx?id=d90df73db22625e841ddb98acf4805cc>
- Bronso. (2014, 5 20). *Waarom e-commerce? Voordelen van e-commerce*. Opgeroepen op 5 12, 2015, van <http://www.bronso.nl/blog/webshop/waarom-e-commerce-voordelen-van-e-commerce>
- Brummelhuis, J. t. (2009). Wereld - begrippen en relaties. In J. t. Brummelhuis, *Samengevat VWO Aardrijkskunde* (4e editie ed., p. 23). Utrecht/Zutphen: ThiemeMeulenhoff.
- Buns, C. (1909). *Fontes Iuris Romani Antiqui*. In C. Buns.
- Commissie Fundamentele Verkenning Transportbelemmeringen . (2008, 6 11). *Weg belemmeringen*. Opgeroepen op 5 3, 2015, van <http://www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/rapporten/2008/06/01/weg-belemmeringen-van-red-tape-naar-red-carpet-adviezen-van-de-commissie-fundamentele-verkenning-transportbelemmeringen/w1270.pdf>

Connekt. (2012, 10). *Duurzame Stedelijke Distributie, de stap naar de praktijk*. Opgeroepen op 23, 2015, van <http://www.connekt.nl/uploads/2012/10/dsd-ipadleaflet.pdf>

Duurzame Gemeente. (2010, 11 11). *Lean and Green adwars duurzame mobiliteit voor gemeente Nijmegen*. Opgeroepen op 5 3, 2015, van <http://www.duurzamegemeente.nl/duurzame-mobiliteit/lean-and-green-award-duurzame-mobiliteit-voor-gemeente-nijmegen/>

EVO. (2013a, 7 14). *Busbanen opgesteld voor vrachtverkeer*. Opgeroepen op 4 21, 2015, van <http://www.evo.nl/site/busbanen-n206-n207-opengesteld-voor-vrachtverkeer>

EVO. (2012, 7 19). *Distributie in Noord Holland steeds schoner en veiliger*. Opgeroepen op 4 29, 2015, van <http://www.evo.nl/site/distributie-in-noord-holland-steeds-schoner-en-veiliger>

EVO. (2015, 4 30). *Goederendistributie in de knel*. Opgeroepen op 4 21, 2015, van De volle stad.

EVO. (2013b, 6). *Maak deltaplan voor stedelijke distributie*. Opgeroepen op 3 2015, 21, van [http://www.evo.nl/site/maak-deltaplan-voor-stedelijke-distributie/\\$FILE/Stedelijke_distributie_EVO_Logistiek_juni_2013.pdf](http://www.evo.nl/site/maak-deltaplan-voor-stedelijke-distributie/$FILE/Stedelijke_distributie_EVO_Logistiek_juni_2013.pdf)

EVO. (2013c, 5 14). *Wet wegvervoer goederen (vervoerswetgeving)*. Opgeroepen op 5 7, 2015, van <http://www.evo.nl/site/wet-wegvervoer-goederen-vervoerswetgeving>

Expertise Centrum Milieuzones.nl. (2015a, 3 30). *Convenant voor vrachtverkeer verlengd*. Opgeroepen op 4 2, 2015, van <http://www.milieuzones.nl/publicaties/nieuws/convenant-milieuzone-voor-vrachtverkeer-verlengd>

Expertise Centrum Milieuzones.nl. (z.d.). *Het convenant*. Opgeroepen op 4 2, 2015, van <http://www.milieuzones.nl/het-convenant>

Expertise Centrum Milieuzones.nl. (2015b, 3 30). *Milieuzone voor vrachtauto's*. Opgeroepen op 4 2, 2015, van <http://www.milieuzones.nl>

Gemeente Breda. (2010). *Special advanced logistics & Supply chains*. Opgeroepen op 3 21, 2015, van <http://www.brabant.nl/~media/8AEC988B3C614F6897036DE5E6B1B518.pdf>

Gemeente Den Haag. (2015, 3 16). *Stedelijke distributie*. (I. Bink, Interviewer) Utrecht.

Gemeente Utrecht. (z.d.). *Venstertijden*. Opgeroepen op 5 5, 2015, van <https://pki.utrecht.nl/Loket/prodcat/products/getProductDetailsAction.do?name=Bevoorrading+Binnenstad%2C+binnen+venstertijden>

Hamilton-Baillie associates. (z.d.). *welcome to hamilton-baillie*. Opgeroepen op 5 20, 2015, van <http://www.hamilton-baillie.co.uk>

Hepp, L. (2014, 10 31). *Website stedelijke distributie Stedendriehoek*. Opgeroepen op 2 28, 2015, van <http://www.tln.nl/Actueel/Algemeen/Website-stedelijke-distributie-Stedendriehoek.aspx.aspx> 27-02

Hogeschool Utrecht. (2006). *Kenniskring Gedragsproblemen in de Onderwijspraktijk*. Utrecht.

Hoogerwerf, A. (1998). *Beleid, processen en effecten*. In O. E. beleidswetenschap. Alphen aan den Rijn:: Samsom.

Hoogewoning, M. (2005). *Stedelijke Distributie - Het prikkelen van partijen tot wenselijk gedrag*.

ING. (2015, 2 27). *ING themavisie: E-commerce verandert stedelijke distributie ingrijpend*. Opgeroepen op 5 1, 2015, van https://www.ing.nl/nieuws/nieuws_en_persberichten/2015/02/ing_themavisie_e_commerce_verandert_stedelijke_distributie_ingrijpend.html

Maatwerkdistributie. (z.d.). *Last Mile Scan*. Opgeroepen op 5 4, 2015, van <http://www.maatwerkdistributie.nl>

Ministerie van Economische Zaken. (2013). *Stedelijke distributie met elektrisch vervoer*. Opgeroepen op 5 4, 2015, van Als het gaat om duurzaamheid, innovatie en internationaal : http://www.fuelswitch.nl/files/files_news/Gids%20voor%20gemeenten.pdf

MKB Deventer. (2014, 4 1). *Distributie*. Opgeroepen op 5 12, 2015, van <http://www.sallcon.nl/129-diensten/131-distributie.html>

Mobycon. (2013, 7 29). *Shared Space ruimte Middelharnis geopend!*. Opgeroepen op 5 20, 2015, van <http://www.mobycon.nl/action/articles/item/356/shared-space-ruimte-middelharnis-geopend.html>

Nicolai, F. (2013, 12 9). *DHL neemt proef met drones voor pakjes vervoer*. Opgeroepen op 5 5, 2015, van <http://www.nieuwsbladtransport.nl/Informatie/Bedrijfsnieuws/ArticleBedrijfsnieuws/tabid/355/ArticleID/38777/ArticleName/DHLneemtproefmetdronesvoorpakjesvervoer/Default.aspx>

NWO. (z.d.). *Programma Duurzame Logistiek*. Opgeroepen op 5 12, 2015, van <http://www.nwo.nl/financiering/onze-financieringsinstrumenten/magw/duurzame-logistiek/duurzame-logistiek.html>

Ohm, R. (2014). Winkeliers nog altijd onvoldoende betrokken. *TLN-special stedelijke distributie 2005-2014*, 11-13.

Pettirosso. (z.d.). *Mobiliteitsmakelaar Haaglanden*. Opgeroepen op 5 4, 2015, van <http://www.pettirosso.nl/11-home/5-mobiliteitsmakelaar-haaglanden>

Platform Stedelijke Distributie. (z.d.). *Problematiek rond stedelijke distributie*. Opgeroepen op 2 9, 2015, van <http://www.psd-online.nl/problematiek-rond-stedelijke-distributie/>

Ploos van Amstel, W. (2015a, 1 25). *Delft geeft aftrap voor stadslogistiek*. Opgeroepen op 2 18, 2015, van <http://www.delaatstemeter.nl/slimme-laatste-meters/delft-geeft-aftrap-voor-stadslogistiek/>

Ploos van Amstel, W. (2015b, 1 15). *Openbare les stedelijke distributie*. Opgeroepen op 2 3, 2015, van <http://www.delaatstemeter.nl/kennisnetwerken/2-februari-openbare-les-stedelijke-distributie-amsterdam/>

Quispel, M., & Schoemaker, J. (2006). *Stedelijke distributie*. Opgeroepen op 5 12, 2015, van <http://www.basis-online.nl/index.cfm/1,107,329,0,html/Stedelijke-distributie>

Rijksoverheid. (2015a). *Monitoring NSL*. Opgeroepen op 4 29, 2015, van <https://www.nsl-monitoring.nl/monitoring-nsl/monitoring-nsl/> 2015, rijksoverheid

Rijksoverheid. (2015b). *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*. Opgeroepen op 4 29, 2015, van <https://www.nsl-monitoring.nl>

Schultz van Haegen, m. d. (2011, 5 19). *Betreft Stand van zaken stedelijke distributie en LZV's*. Opgeroepen op 4 17, 2015, van https://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCCEQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.rijksoverheid.nl%2Fbestanden%2Fdocumenten-en-publicaties%2Fkamerstukken%2F2011%2F05%2F19%2Fkamerbrief-stand-van-zaken-stedelijke-distributie-en-lzvs%2Fkamerbrief-stand-van-zaken-stedelijke-distributie-en-lzvs.pdf&ei=JjxDVfG8H4n7aovkgKgH&usg=AFQjCNHlvdJDYUv3J5q_9u5LDQW96cN5VQ&sig2=K2XRX25rl-u6l77dPOFZRg&bvm=bv.92189499,d.d2s

Slim Reizen Stedendriehoek. (sd). *Stedelijke distributie in de Stedendriehoek*. Opgeroepen op 2 3, 2015, van <http://www.distributie-stedendriehoek.nl>

Sociaal Economische Raad. (2015). *Energieakkoord SER*. Opgeroepen op 4 2, 2015, van <http://www.energieakkoordser.nl>

Steijn, F. (2015, 5 1). Welke overheid heeft welke rol gehad tijdens de invoering van milieuzones voor vrachtverkeer in 13 verschillende gemeenten? (I. Bink, Interviewer) Utrecht.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. (2011, 2 2). *Stedelijke distributie: conceptuele aanpak verbetering verkeersveiligheid*. Opgeroepen op 4 21, 2015, van <https://www.swov.nl/rapport/H-2011-02.pdf>

Stijn, A. (2013). Afstand tussen partijen verkleinen. *Transport & Logistiek* (6), 30-31.

Stoppelenburg, A., & Boogaard, G. (2012). Opgeroepen op 2 28, 2015, van http://mobiliteitswinst.nl/?page_id=7

Supply Chain Media. (z.d.). *Stadsdistributie*. Opgeroepen op 4 29, 2015, van <http://www.supplychainmagazine.nl/wp-content/uploads/2009/12/SCM09-28-31-Stadsdistributie.pdf>.

TLN. (2015a). Kruismarkering Amsterdam. *TLN-special stedelijke distributie 2005-2014*, 47.

TLN. (2015b, 3 31). *TLN ondertekent Green Deal*. Opgeroepen op 4 2, 2015, van <http://www.tln.nl/Actueel/Algemeen/TLN-ondertekent-Green-Deal.aspx>

TLN. (2014). Veranderend winkelbeeld. *TLN special stedelijke distributie 2005-2014*, 13.

TLN. (2012). Verlenging van venstertijden met een uur. *TLN-special stedelijke distributie 2005-2014*, 45,55,65.

TLN. (2014a). Voorwoord. *TLN-special stedelijke distributie 2004-2014*.

TLN. (2014b, 10 31). *Website stedelijke distributie Stedendriehoek*. Opgeroepen op 4 21, 2015, van <http://www.tln.nl/Actueel/Algemeen/Website-stedelijke-distributie-Stedendriehoek.aspx.aspx>

TLN, M. v. (2015c, 4 2). Stedelijke distributie. (I. Bink, Interviewer)

Transport Online. (2013, 10 30). *Busbanen N206 en N207 ook voor vrachtverkeer*. Opgeroepen op 5 3, 2015, van <http://www.transport-online.nl/site/41559/busbanen-n206-n207-en-n446-ook-voor-vrachtverkeer/>

TTM. (2011, 4 6). *TNT express elektrisch in Den Haag*. (A. Velthoven, Redacteur) Opgeroepen op 5 4, 2015, van <http://www.ttm.nl/nieuws/tnt-express-elektrisch-in-den-haag/33523/>

Vereniging van Nederlandse Gemeenten. (2015). *Transport*. Opgeroepen op 4 2, 2015, van Witboek Europese vervoersruimte: <http://www.vng.nl/onderwerpenindex/europa/europese-lobbydossiers/transport>

Verhoeven, N. (2008). Wat is onderzoek? In N. Verhoeven, *Praktijkboek methoden en technieken voor hoger onderwijs* (p. 334). Hoofddorp: Boomonderwijs.

Waal, B. v. (2009, 10 9). *Openbare Duurzaamheid, Ruimte voor Vernieuwing*. Opgeroepen op 6 8, 2015, van <http://www.utwente.nl/az/wewi/onderzoeksrapporten/Rapporten/milieu%20en%20infrastructuur/Gepubliceerde%20rapporten/1764.Duurzaamheid.Hgl.pdf>

Werkgroep DuMo. (2014). *Duurzame Mobiliteit in de Metropoolregio*. Rotterdam: z.u.

Afstudeeronderzoek

Stedelijke distributie

Ilse Bink | Hogeschool Utrecht | Ruimtelijke Ordening en Planologie | Juni 2015