



Vereniging Publiek Vervoerrecht

Vereniging Publiek Vervoerrecht

Verslag najaarsvergadering 2006

"Bevoorrading van binnensteden";

door mr.dr. H.L. van Traa-Engelman, secretaris VPV

Op 16 november hield de Vereniging Publiek Vervoerrecht haar Najaarsvergadering in het nieuwe gebouw van EVO te Zoetermeer met als thema "Bevoorrading van binnensteden". Na het huishoudelijk gedeelte sprak de heer v. d. Broek Humphrey, Directeur EVO een welkomstwoord en hij memoreerde de geschiedenis van het oude Rome dat tot verval was gedoemd door de slechts 's-nachts toegestane toelevering. Met het oog hierop noemde hij EVO leden als verladers een belangrijke schakel in de bevoorrading van binnensteden, welke van groot belang is voor de bloei en groei van de totale maatschappij. Sprekers waren vervolgens :

- mr. *André van der Kolk* (voorzitter van de vereniging, tevens advocaat-partner van Loyens & Loeff te Rotterdam)
- dr. *Brigitte van der Burg* (vice-voorzitter van de Commissie Stedelijke Distributie tevens "nr.4" VVD-kandidatenlijst Tweede Kamer)
- *Peter L. Hendriks* (DGA City Cargo Nederland B.V.)

De heer *van der Kolk* bedankte EVO voor haar gastvrijheid en introduceerde de overige sprekers. In zijn inleiding noemde hij het rijksbeleid paradoxaal. Enerzijds beoogt de Nota Ruimte winkels in de periferie van steden (zgn. "weidewinkels") tegen te gaan, anderzijds is geen sprake van gestructureerd beleid dat in positieve zin is gericht op bevordering van detailhandel in binnensteden, bijvoorbeeld in de zin van detailhandelzones, verplicht voorgeschreven ruime parkeervoorzieningen, lage parkeertarieven e.d. In dit laatste verband is alleen sprake van "beleid" in negatieve zin, dat wil zeggen beleid gericht op beperking van de overlast van detailhandel voor de omgeving. De bestaande regelgeving ter beperking van overlast in de binnensteden vindt in hoofdzaak plaats op twee niveaus, ten aanzien van de winkel (inrichting) en ten aanzien van de transportactiviteit. De Wet Milieubeheer en het daarop gebaseerde Besluit detailhandel milieubeheer gaan uit van grenswaarden voor geluid aan en in woningen. Ook kan in die context worden getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit 2005 (en de daarin opgenomen grenswaarden voor fijn stof, NOX, benzeen e.a.) en aan parkeerhinder (hinder

Postbus 2888
3000 CW Rotterdam

Weena 690
3012 CN Rotterdam

t (010) 224 61 95
f (010) 412 40 89

info@verenigingpubliekvervoerrecht.nl
www.verenigingpubliekvervoerrecht.nl

ABN AMRO 41.10.01.663
GIRO 55.17.033

KVK AMSTERDAM 40537736

veroorzaakt door laden en lossen e.d.); echter niet aan aspecten als verkeers(on)veiligheid. De transportactiviteiten worden indirect gereguleerd door de Wet geluidhinder (verplichte geluidzones langs wegen waarin bepaalde geluidwaarden aan de gevels van woningen niet mogen worden overschreden). Deze beperkingen gelden niet in zgn. 30 km-zones, van welk instrument om die reden door gemeenten regelmatig gebruik wordt gemaakt. Verder biedt de Wegenverkeerswet ruimte voor lokale verkeersmaatregelen/verkeersbesluiten. Dergelijke besluiten dienen wel goed te worden onderbouwd en vooraf te gaan door een verkeersonderzoek en onder afweging van maatschappelijke belangen, kosten en politiek draagvlak. Aandacht werd gevestigd op een combinatie van actieplannen voor geluid en luchtkwaliteit in gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen met accent op bereikbaarheid, leefbaarheid en het winkelklimaat voor de binnenstad. Verkeersbesluiten betreffen ondermeer parkeervoorschriften, routing vrachtverkeer/milieuzones en snelheidsbeperkingen. Ook fiscale instrumenten worden ingezet ter regeling van de verkeersdruk door middel van parkeerbelasting. Differentiering van parkeerbelasting naar milieukeurmerken zoals voorgenomen door de gemeente Amsterdam vormen punt van discussie in verband met mogelijke strijdigheid met Europese regelgeving inzake vrij verkeer van goederen en diensten met name voorzover het materieel beschikt over een Europese typegoedkeuring.

Mevrouw *van der Burg* richtte zich, als vice-voorzitter Commissie Stedelijke Distributie op de oplossing van problemen bij de bevoorrading. Zij schetste de positie van de verschillende partijen in de periode 1997-2004. Het platform stedelijke distributie toonde grote verschillen in belangen en achtergronden. Ook de landelijke invalshoek werkte verlamdend. Het Advies *Lemstra* richtte zich vooral op medeverantwoordelijkheid en samenwerking van alle partijen met verplicht overleg tussen primaire spelers (gemeente, vervoerder en detailhandel). De Agenda luidde: een probleemanalyse en afspraken over ruime feitelijke regionale venstertijden en voertuigeisen alleen bij fysieke noodzaak. Wat betreft het wettelijke proceskader uitgewerkt in de Nota Mobiliteit, werden de volgende essentiële onderdelen genoemd: (1) lokale en regionale samenwerking tussen primaire spelers; (2) maken van bindende afspraken over o.a. bundeling goederenstromen, uniformiteit in voertuigeisen, regionale samenhang in venstertijden en samenwerking tussen ontvangende partijen; (3) regionale afstemming (Kaderwetgebied); (4) opname in regionale en provinciale verkeer en vervoerplannen voor september 2007 en (5) ondersteuning door de commissie Stedelijke Distributie door aanjaging, een instrumentenmap (o.a. werkboek, omgevingsanalyse, rekenmodule) en tenslotte bemiddeling bij vastlopen van de samenwerking. De stand van zaken in de praktijk geeft het volgende beeld. Gemeenten tonen nog te weinig initiatief behalve op het gebied van het fijnstofprobleem (milieuconvenant) terwijl ook het bedrijfsleven nog niet effectief agendeert op gemeentelijk niveau. Er is nog geen bemiddelingsverzoek binnengekomen. Van haar kant heeft de Commissie als startpunt voor onderhandelingen een referentiemodel geïntroduceerd voor venstertijden en voertuigeisen met als doel: inhoudelijke handreiking, harmonisatie en maatwerkmogelijkheden. Afwijkin-

gen zijn echter mogelijk binnen samenwerkingsoverleg. Wat betreft de toekomst kwam het volgende beeld naar voren. EVO/TLN/KNV en het Platform detailhandel agenderen effectief. Zij stellen zich constructief op en winnen het vertrouwen van de gemeenten. Zij realiseren harmonisatie door o.a een convenant met gemeenten of regio's. Problemen ontstaan er echter wanneer de gemeenten niet meewerken conform de eerder genoemde proceseisen, in welk geval handhaafbaarheid door de rechter mogelijk is. Mevrouw van der Burg eindigde haar presentatie met de vraag aangaande een mogelijk wettelijke regeling van het referentiemodel en de rol voor een arbitrage of adviesautoriteit of wellicht een toetsing van distributieafspraken door de provincie.

De heer *Hendriks* gaf een presentatie over het City Cargo Project voor stedelijke distributie. Dit project is geïnspireerd op het vrachtvervoer per tram in de Duitse stad Dresden, waar de lokale volkswagenfabriek geheel wordt bediend door vrachttrams die op het publieke spoor rijden. Het City Cargo project voor vracht distributie in Amsterdam zou 16% minder fijnstof uitstoot veroorzaken dan distributie door middel van vrachtwagens. Men zou gebruik kunnen maken van de huidige tramnetwerk capaciteit in verband met een flinke afname van het tramvervoer sinds 1990. Bovendien zou City Cargo passen in de beleidsplannen van Amsterdam met name door gegeven prioriteit aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, het beperken van het aantal vrachtwagens, het verzachten van de laad- en losproblemen. Het totale volume vervoer per vrachtauto zou teruggebracht kunnen worden van 125 voetbalvelden naar 13. Met de nieuwe methode zou de kostprijs stadscyclus per rolcontainer verlaagd worden van de huidige 8,93 Euro naar 6,74 Euro. Het systeem is gebaseerd op vrachtvervoer naar cross docks aan de rand van de stad met het voordeel van het gebruik van optimale trucks op een optimaal tijdstip en met vermijding van de A10. Het tramvervoer van de lading de stad in zorgt voor snel, kostenefficiënt en flexibel vervoer via de trambaan tot nabij de bezorglocatie voor diverse soorten lading. Bezorging vindt verder over kleine afstanden plaats door een verfijnd E-car netwerk, computer gestuurd en met de mogelijkheid van gegroepeerde bezorging. Terwijl de huidige distributie in Amsterdam plaatsvindt met 2500 vrachtauto's kan dit volgens het City Cargo systeem gebeuren met 25 trams en 853 E-cars. Dit stadsdistributie systeem is volgend de heer *Hendriks* vooral een succes door bundeling en efficiëntie.

In de discussie aan het eind van de vergadering kwam naar voren dat niet alle vervoerders positief hebben gereageerd op het City Cargo Project, terwijl een aantal verladers wel degelijk interesse hebben getoond voor een pilot project. De Amsterdamse gemeenteraad buigt zich nog over de mogelijkheid en de voor en nadelen van het nieuwe systeem.

Tenslotte vroegen enkelen zich af of bij de kostenberekening rekening was gehouden met de extra overslag van de goederen van vrachtwagens naar de cross docks.

Na het sluiten van de vergadering werd er genoten van een uitgebreide borrel aangeboden door EVO.