

Uniformiteit in tijdvensters, voertuig-eisen en milieuzones ver te zoeken

# Gemeentelijke repressie nekt efficiënte stedelijke distributie

De door gemeenten ingevoerde tijdvensters, voertuigeisen en milieuzones staan een efficiënte stedelijke distributie in de weg. Onwerkbare regelgeving schiet zijn doel voorbij, leidt tot onbereikbare binnensteden en komt het bedrijfsleven op een schadepost van 425 miljoen euro te staan. Boze verladers en vervoerders klagen steen en been en pleiten voor beter overleg met gemeenten en landelijke richtlijnen.

Door Paulus Eras

**D**e gemeentelijke regelgeving met betrekking tot binnenstedelijke logistiek is altijd repressief van aard geweest. Tijdvensters, voertuigbeperkende maatregelen en milieuzones leggen het bevoorradingsverkeer aan zeer strikte banden. De regels verschillen per gemeente en zijn in de logistieke praktijk ook nog eens onwerkbaar. Daardoor zijn de meeste stadskernen vrijwel onbereikbaar voor efficiënt distributievervoer geworden. Extra complicatie is dat stedelijke distributie in omvang sterk toeneemt. Alle grote gemeenten hebben een systeem

van venstertijden ingevoerd om de bevoorradings van hun binnenstad te reguleren. Voor logistiek dienstverleners en eigen vervoerders geldt dat zij slechts binnen een bepaald tijdskader, bijvoorbeeld van 08.00 uur tot 11.00 uur, zendingen bij detaillisten, kantoren en andere afnemers in de binnenstad mogen afleveren. Maar de gemeentelijke bevoorradingsstijden, waarin uniformiteit ver is te zoeken, houden geen gelijke tred met de ontwikkelingen in de detailhandel en logistiek. Zo wijzigen winkels hun openingstijden en gaan steeds later open, bijvoorbeeld om 09.45

uur. Dat betekent dat chauffeurs binnen het gemeentelijk tijdvenster nog maar een uur en een kwartier de tijd hebben om in een drukke winkelstraat hun goederen te lossen. Dat leidt ertoe dat verladers en vervoerders meer voertuigen dienen in te zetten voor winkelbevoorrading. Tijdvensters jagen bovendien filevorming binnen en buiten de gemeentegrenzen aan, zeggen de Commissie Stedelijke Distributie en de logistieke organisaties. 'Er is verkeerscongestie zowel rond als binnen de steden', verzucht Sander Bouman, hoofd Planning van Noy Logistics in





## INITIATIEVEN BEVOORADING

Efficiënter, schoner en stiller  
Er zijn verschillende initiatieven die een efficiëntere, schonere en stillere bevoorrading van binnensteden mogelijk maken. Afspraken maken op straatniveau tussen detaillisten blijkt echter moeilijk. Utrecht biedt wel een geslaagd voorbeeld van samenwerking met het project 'Samen goed geregeld'. De Utrechtse venstertijden zijn niet verruimd, maar de bevoorrading loopt nu wel soepeler, mede door het invoeren van een Kwaliteitsnet Goederenvervoer, dat het wegtransport met onder andere verkeersmaatregelen en extra laaden losplaatsen faciliteert. Utrecht en Den Bosch hanteren het instrument ontheffingen van het venstertijdenregime al. Logistiek dienstverleners als GLS en DHL zijn aangewezen als stadsdistributeurs, die zendingen ontvangen en opdelen en met kleine eenheden afleveren. Groningen hanteert een systeem van erkenningen: stedelijk distributeurs die aan alle voertuigeisen voldoen, mogen ook buiten de venstertijden bevoorraden. Apeldoorn zoekt in het gebruik van de busbaan door distributieverkeer. Weer andere gemeenten denken aan nacht- of avonddistributie. Tilburg doet een proef met stille vrachtauto's die buiten de venstertijden supermarkt Jumbo bevoorraden.

Gemert. 'Straten met éénrichtingverkeer vormen een toenemend probleem: er ontstaan files doordat de ene vrachtauto op de andere moet wachten. Maar het zijn de venstertijden zelf die voor de grootste problemen zorgen. Tachtig procent van onze ritten verloopt via vaste routes. In een aantal gevallen lukt het met groeperen van zendingen voor andere adressen de auto vol te krijgen, maar een maximale beladingsgraad is niet altijd mogelijk. Het is elke dag weer wikken en wegen.'

Naast beperkingen in tijd zijn er voertuigbeperkende maatregelen. Zo stellen

gemeenten om verkeerstechnische redenen en om de historische binnenstad te beschermen eisen aan de lengte van vrachtauto's. Sommige hebben de maximaal toegestane lengte beperkt tot acht meter. Dat betekent dat de tien meter lange wendbare cityopleggers met hun meesturende achterassen en geringe draaicirkel niet meer de binnenstad in mogen, terwijl de combinatie dezelfde uitstoot heeft als kortere combinaties. Bovendien kunnen ze meer vervoeren, waardoor er minder ritten nodig zijn. Ondanks de voortschrijdende techniek, blijft gemeentebestuur dus stil-

staan en dat leidt tot onwerkbaar situaties.

Ook zijn er beperkingen aan het toegelaten gewicht of de voertuigleeftijd. Veel gemeenten willen geen voertuigen zwaarder dan 7,5 ton in hun binnenstad. Dat is logisch. Er zijn nu eenmaal fysieke grenzen in historische binnensteden.

### Milieuzones

Verder stellen gemeenten emissie-eisen aan het materieel. Met het instellen van een milieuzone willen gemeenten een beter stedelijk leefmilieu bevorderen. Schone vrachtauto's leveren daar een >

- Soms hebben chauffeurs nog maar een uur en een kwartier de tijd om in een drukke winkelstraat hun goederen te lossen



City Cargo gaat met goederentrams de binnenstad van Amsterdam bevoorraden.



bijdrage aan, want de helft van de luchtvervuiling die het verkeer veroorzaakt, is afkomstig van vrachtauto's. Het fenomeen milieuzone, dat vanaf begin dit jaar de kop opstak, vindt zijn grond in het convenant 'Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering', ondertekend door vervoerorganisaties en gemeenten. Voor bedrijfsvoertuigen gelden verscherpte emissie-eisen. Alleen vrachtauto's met motoren vanaf de classificatie Euro-2 met roetfilter zijn tot zo'n zone toegelaten. In 2010 worden die eisen verder aangescherpt.

Het convenant wil uniforme eisen aan milieuzones stellen, die werkbaar zijn voor het bedrijfsleven. Maar door gemeentelijke eigenzinnigheid gaat het niet overal goed. De bereikbaarheid van bedrijventerreinen is in het geding. In Utrecht en Den Bosch is het voor elkaar, Amsterdam blijkt zich richting bedrijfsleven constructief op te stellen, maar Eindhoven en Breda dicteren. Grote klacht is dat gemeenten grotere zones willen dan nodig is om de knelpunten aan te pakken en er geen uniformiteit is in dagontheffingen.

'Het instellen van een milieuzone is een goede zaak, mits gekoppeld aan faciliterende en stimulerende maatregelen voor het verladend en vervoerend bedrijfsleven', zegt Peter van der Sterre, beleidsadviseur bij verladersorganisatie EVO. 'Het probleem blijft echter dat gemeenten dergelijke maatregelen niet alleen zien als een bijdrage aan verbetering van de luchtkwaliteit maar ook als snoepjes voor het bedrijfs-

leven in plaats van bittere noodzaak.'

Tegelijk met het ondertekenen van het convenant is een stappenplan opgeleverd, aan de hand waarvan gemeenten de voor alle partijen ideale milieuzone kunnen vaststellen. Maar niet alle gemeenten volgen dat plan even goed, blijkt.

### Praktijk

Wim Fritz, logistiek manager bij groothandel Hocras, dat zich richt op beleving van de restauratieve horeca en bedrijfscaterers, staat met beide benen in de modder. Hij bevoorradt zijn klanten voor een belangrijk deel met versproducten. Het wagenpark omvat twintig koelvriescombinaties. 'Naast de gemeentelijke venstertijden stellen onze afnemers hun eigen tijdvensters. Horecabedrijven zijn pas vanaf elf uur of later open. Dat vereist een strakke planning. Een deel van de oplossing zit 'm in sleutelklanten: afnemers geven ons de sleutel van het pand of de code van het alarmsysteem. In de praktijk levert bevoorrading ook last op voor omwonenden en gasten.'

De distributieproblemen werken door in het productieproces van Hocras. Fritz heeft regelmatig overleg met gemeentebestuurders, ondermeer over het aanvragen van tijdelijke ontheffingen. 'Maar dat blijft enorm duwen.' De werktijden van een aantal afdelingen zoals AGF, zijn gedwongen vervoegd. Ook het wagenpark ondergaat aanpassingen. 'Er komen lichtere en schonere auto's. De eerste auto's vertrekken om zes uur. Het lukt nu zelfs

binnen het tijdvenster meerdere klanten te bedienen.' De kosten van nieuw materieel ontlopen die van standaardvrachtauto's niet veel. 'Je hebt toch een onderstel, bak en koelinstallatie nodig.' Het gaat meer om de flexibiliteit: voor lichte vrachtauto's is geen groot rijbewijs nodig.

Het probleem heeft ook de aandacht van de rijksoverheid. Stedelijke distributie is 'een gezamenlijke verantwoordelijkheid van bedrijfsleven – producenten, vervoerders, verladers en ontvangers – en decentrale overheden, in het bijzonder de gemeenten. Met elkaar hebben zij de zorg voor voldoende mogelijkheden voor stedelijke distributie en regionaal goederenvervoer.' Zo luidt de beginselverklaring van de Nota Mobiliteit, het nationaal verkeers- en vervoersplan tot 2020.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in 2006, na een aanloop van jaren, de Commissie Stedelijke Distributie ingesteld. Opdracht is orde in de chaos te brengen. Dat kan ondermeer met een inmiddels door de commissie ontwikkeld referentiemodel met betrekking tot venstertijden van minimaal vier aaneengesloten uren. Het oprekken van venstertijden, bijvoorbeeld van 07.00 uur naar 06.00 uur, blijkt een gevoelig politiek punt in gemeenten en slecht bespreekbaar. De voordelen zijn evident. Met vervoegde bevoorrading van bijvoorbeeld supermarkten, waar chauffeurs doorgaans een tot anderhalf uur bezig zijn met lossen, kunnen combinaties eerder de stad uit en dat ontlast het uitgaande verkeer.

In Nijmegen loopt een veelbelovend project op initiatief van binnenstaddetaillisten, dat parkeervoorzieningen, een servicecentrum voor winkeliers en gebundelde distributie richting winkels combineert. Het servicecentrum biedt bovendien VAL-diensten aan, zoals beprijzen en ompakken. Hiermee wil Nijmegen de drieduizend wekelijkse bevoorradingen van zeshonderd winkels met een kwart reduceren. Van der Sterre: 'Dat is een compleet andere opzet dan die van het gebruikelijke stadsdistributiecentrum. Stedelijke distributie is hierin geen logistiek probleem, maar een mogelijkheid tot optimalisering van detaillistenproblemen. Innovatief dus. Maar innovatie werkt alleen als alle betrokken partijen participeren.'

Maar het kan ook anders. De gemeente Amsterdam heeft onlangs aan CityCargo een concessie voor tien jaar verleend voor de exploitatie van goederentramstellen. Het concept is simpel. Goederentrams laden zendingen in overslagcentra. In de binnenstad aangekomen, lossen zij de goederen en slaan die over naar elektrisch aangedreven voertuigen die in fijndistributie de bestellingen bij de afleveradressen bezorgen. Proeven met twee tot vrachtrams omgebouwde personentrams eerder dit jaar hadden uitgewezen dat er geen verkeerstechnische belemmeringen zijn voor het rijden met een goederentram.

Eén vrachtram vervoert vijftien containers, tegen maximaal drie per vrachtauto, en spaart daarmee vier vrachtauto's uit. Nu krijgt de binnenstad dagelijks vijfduizend vrachtauto's van gemiddeld 7,5 ton te verwerken. Bovendien is de aanrijtijd naar de loslocaties in het Amsterdamse centrum zestien minuten, waar een vrachtauto een uur nodig heeft en nog eens een uur om uit de stad te komen. Er is zelfs retourvracht voor de goederentram. 'Voorspelbare en duurzame bevoorrading: dat is het onderscheidende vermogen van CityCargo', stelt technisch directeur Charles Vaanhold. 'Neemt niet weg dat een vrachtauto met volle wagenlading en één drop erg efficiënt is en blijft. Maar zodra het om deellading gaat, is de vrachtram een efficiënter en goedkoper alternatief dat opweegt tegen het nadeel van meer overslag.' Niet alle



Robert Tielbeke, directeur Tielbeke: 'De 10,5 meter lange cityoplegger is wendbaarder dan de gemiddelde solowagen die dan nog wel de stad in mag. Veel mensen schrikken van de grootte van de wagen en hebben geen moeite met een flinke solowagen, terwijl deze citytrailer wendbaarder is en vaak een mindere asbestlasting heeft. Je kunt meer met deze wagen meenemen, dus dat is beter voor iedereen, inclusief het milieu.'

goederenstromen lenen zich voor afhandeling via CityCargo. Het gaat de logistiek dienstverlener vooral om beleving van detaillisten en kantoren in de binnenstad. CityCargo voorziet vanaf het derde kwartaal 2008 met negen à tien trams over het Amsterdamse net te kunnen rijden, vooralsnog alleen vanaf een overslagcentrum in Amsterdam-Osdorp. In 2009 zal uitbreiding van de dienstregeling volgen met één nieuwe vrachtram per maand en het ontwikkelen van meerdere overslagcentra, de grote stappen in het uitrollen van dit logistiek initiatief. Uiteindelijk zal het CityCargo-netwerk 53 tramstellen, 550 tot 600 elektrokarren, vijftien loslocaties met per platform 30 meter zijspoor en vier overslagcentra omvatten. De reacties van het bedrijfsleven zijn volgens Vaanhold nu al uiterst positief. Hij denkt uiteindelijk per dag 2.500 vrachtautoritten te kunnen sparen.

### Bierboot

De werkelijke oplossing ligt volgens Van der Sterre (EVO) in het differentiëren van de goederenstromen. 'Bevoorrading van supermarkten en warenhuizen met volle wagenladingen werkt al efficiënt. Pakketvervoer idem dito. Maar de andere goederenstromen vragen om specifieke oplossingen. Neem volumegoederen als huisvuil of bouwmaterialen. Alle grote steden hebben een uitstekende natte infrastructuur. Huisvuil is betrekkelijk eenvoudig te verzamelen. De bierboot in Utrecht is een andere mogelijkheid die in dit gedifferen-

tieerde kader past. Overigens moeten we niet de illusie hebben dat we in staat zijn één oplossing voor het complete probleem te verzinnen.'

Ook voor de stroom versproducten denkt Van der Sterre aan specifieke maatregelen. Daarin past schoon en stil vervoer. Maar die visie heeft nog geen wortel geschoten in de gemeentelijke politiek.

Zo langzamerhand zijn voor het bedrijfsleven de grenzen op het punt van de bereikbaarheid wel bereikt. Uniformiteit in voertuigeisen, regionale samenhang in venstertijden, betere bevoorradingprofielen, differentiatie van goederenstromen, maatwerk in stedelijke distributie, samenwerking met afnemende partijen en lokale overheden, daar draait het bij een vitale binnenstad nu om. De hulpmiddelen zijn voorhanden: een referentiemodel voor gemeentelijke venstertijden en voertuigeisen, een stappenplan voor het ontwikkelen van milieuzones.

Van der Sterre: 'Stedelijke distributie blijft problematisch. De kosten van die distributiekelpunten en filevorming rond de steden lopen voor het bedrijfsleven op tot 425 miljoen euro. Druk van de rijksoverheid op de gemeenten zich te houden aan het referentiemodel en het stappenplan toe te passen, is dan ook hoogstnoodzakelijk. Het blijft immers moeilijk concrete afspraken te maken met gemeenten. Plus bemiddeling en arbitrage.' De bal ligt in feite bij de lokale overheden. 'Maar die moeten dan wel overtuigd zijn van de urgentie van het probleem dat stedelijke distributie heet.' <>