



Foto: REMCO STUNNENBERG



Tekst REMCO STUNNENBERG
en STEVEN VAN AARTRIJK

HOGLERAAR LOGISTIEK WALTHER PLOOS VAN AMSTEL:

'Stads- distributie moet echt anders'

Problematiek rondom stedelijke distributie is zo oud als de weg naar Rome. Volgens Walther Ploos van Amstel, bedrijfseconoom, logistiek adviseur en hoogleraar logistiek, is het de hoogste tijd voor drastische veranderingen. 'Vanwege de luchtkwaliteit én om de stad weer echt aantrekkelijk te maken.'

De goederendistributie in Nederlandse binnensteden is problematisch; de ruimte is beperkt en bedrijven zijn lang niet altijd goed bereikbaar. Ook heeft het een negatieve invloed op de luchtkwaliteit. Vooral door dat laatste staat het onderwerp stadsdistributie volop in de belangstelling. Walther Ploos van Amstel, bedrijfseconoom, logistiek adviseur en hoogleraar logistiek, typeert 'de verziende luchtkwaliteit in Nederlandse binnensteden' als een 'groot ding'. 'Zo woon ik zelf in Amsterdam op de zogeheten rochelroute', zegt hij. 'Dat klinkt als een grap, maar ik ben bloedserius.'

Stadswinkels

Het aantal bewoners van binnensteden groeit, net als het vrachtverkeer. Ploos van Amstel schrijft dit laatste toe aan de stijging van het aantal kleinere zendingen. 'En dat is weer een uitvloeisel van het toegenomen aantal kleinere stadswinkels en de groei van het aantal zelfstandigen in de bouw. Die bestellen allemaal individueel, met het gevolg dat bouwplaatsen vele, soms kleine leveringen per dag krijgen en ook nog eens allemaal tussen 7.00 en 9.00 uur 's morgens. Tel daar de opkomst van de webwinkels bij op en het is duidelijk waar de groei van het goederenvervoer vandaan komt.'

'Het valt nu al bijna niet uit te leggen aan bewoners', vervolgt Ploos van Amstel. 'Eén op de drie voertuigen in Amsterdam vervoert goederen. Dat betekent dat er dagelijks zes tot zeven vracht- of bestelauto's een gemiddelde straat inrijden. De luchtkwaliteit neemt daardoor verder af. Al dat vrachtverkeer maakt steden bovendien onaantrekkelijk, alleen maar omdat 'wij' tot in het hart van de winkelgebieden willen worden bevoorrad. Kijk maar eens naar de Haarlemmerstraat, een van de mooiste winkelgebieden van Amsterdam. Dat is voorbij, want de hele dag staan er geparkeerde vrachtauto's. Net als in de Kalverstraat; daar kun je tot twaalf uur niet fatsoenlijk winkelen. Na vijven kun je er trouwens ook beter wegblijven, want dan staat het er vol met afval. Er moet, kortom, iets drastisch veranderen. Vanwege die



✎ Walther Ploos van Amstel: 'We moeten ons echt gaan voorbereiden op een toename van de zorglogistiek.'



Leveranciers hebben te maken met venstertijden en de beschikbaarheid van laad- en losplaatsen.



De distributie in Nederlandse binnensteden is problematisch: de ruimte is beperkt en bedrijven zijn lang niet altijd goed bereikbaar.

luchtkwaliteit én om de stad weer echt aantrekkelijk te maken.' Nu nog bestaat tachtig procent van al het vervoer in de binnenstad uit eigen vervoer, rekent Ploos van Amstel voor, maar hij voorspelt op dat vlak een trendbreuk. 'Elke partij zijn eigen vrachtauto is uiteindelijk onhoudbaar. Er moet echt worden nagedacht over andere, nieuwe oplossingen voor onder meer horecabelevering, afvaldistributie en aan- en afvoer van bouwmaterialen.'

Volgens Ploos van Amstel komt er bovendien een nieuwe markt aan, de zorglogistiek. 'Over een jaar of tien woont in zo'n vijftien procent van de Nederlandse huishoudens iemand die zorg nodig heeft. Die mensen doen straks allemaal een beroep op de logistiek. Denk aan de levering van maaltijden, medicatie, zorgattributen. Daardoor ontstaan ook weer allemaal kleine vervoersstromen én extra bestelbusjes in het straatbeeld. Bestelbusjes die maar door die stad heen raggen en bovendien - nog - geen milieunormen hebben. Dit in tegenstelling tot het vrachtverkeer, dat de voorbije jaren veel schoner is geworden.'

Op dit scenario moeten we ons echt gaan voorbereiden, stelt Ploos van Amstel. 'Er worden al concepten voor bedacht, maar daarbij moet worden voorkomen dat iedereen langs elkaar heen denkt en werkt. Wat we niet moeten willen, is dat straks iedere hulpbehoevende verschillende bezorgers aan zijn of haar deur krijgt voor incontinentiemateriaal, maaltijden en voor medicatie. Dit vraagt om een slimme logistieke invulling. Bovendien, de generatie die geld achterlaat voor hun kinderen, wordt steeds kleiner. Ook daarmee

'Al dat vrachtverkeer maakt steden onaantrekkelijk'

zal rekening moeten worden gehouden: het mag niet duurder worden, integendeel. En het moet ook nog eens schoner.'

Regels

Dat kan volgens Ploos van Amstel alleen als partijen de handen ineen slaan. 'Ik woon in hartje Amsterdam en zie de hele dag vrachtauto's voor mijn deur langsrijden die amper lading bij zich hebben. Dat kan op de langere termijn echt niet meer en dat betekent dat logistieke dienstverleners echt moeten gaan samenwerken.' Hij ziet echter

SAMEN WERKEN AAN STADSDISTRIBUTIE

EVO brengt in samenwerking met TLN, De Verkeersonderneming en de Gemeente Rotterdam transporteurs, verladere, logistiek dienstverleners én vertegenwoordigers van onder meer de gemeente Rotterdam met elkaar in contact, zodat zij ideeën kunnen uitwisselen, kennis kunnen delen en vooral ook samenwerken. Tijdens een onlangs gehouden bijeenkomst in Rotterdam werd dat ook in de praktijk gebracht. Zo zei een logistiek dienstverlener dat hij op sommige van zijn ritten nog vrachtcapaciteit over heeft, waarop een verlader constateerde dat hij op die ritten nog wel wat lading kan meegeven. Een gemeentevertegenwoordiger beloofde daarop te gaan kijken naar een versoepeling van de venstertijden in de stad waar de goederen heen moeten. Het is een perfect voorbeeld van samenwerking, zegt Kamil Górak, regioadviseur bij EVO. Volgens hem is er veel goede wil bij bedrijven en gemeenten. 'Maar met alleen goede wil komen wij er niet. EVO zal samen met haar leden, vervoerders en de gemeente de mogelijkheden op een rij zetten.' EVO, TLN, De Verkeersonderneming en de gemeente Rotterdam zetten in op een blijvende samenwerking en een uitbreiding van dit initiatief naar andere Nederlandse steden. Een volgende bijeenkomst is gepland op 26 november. Ondernemers en gemeentevertegenwoordigers die belangstelling hebben voor ideeënuitswisseling en samenwerking op het terrein van stedelijke distributie, kunnen contact opnemen met EVO, Kamil Górak, e-mail k.gorak@evo.nl.



Bouwplaatsen krijgen vele leveringen per dag.

een beer op de weg: wet- en regelgeving. 'Ondernemers die samenwerken, lopen het risico een bezoek te krijgen van de ACM, de Autoriteit Consument en Markt. Verder gelden er strenge regels voor afval, om nog even terug te komen op de bouwlogistiek. Dat mag je niet zo maar mee terug nemen van de bouwplaats, want het moet door naar een afvalverwerker. Allerlei regels staan samenwerking dus in de weg. Dat vraagt om slim en serieus nadenken. Niet in de laatste plaats door de overheid.'

Ploos van Amstel noemt enkele voorbeelden van veranderingen die volgens hem noodzakelijk zijn. Zoals dynamische venstertijden, meer laad- en losplaatsen op dagen dat dat nodig is - 'Zorg dat de straten aantrekkelijk zijn wanneer ze aantrekkelijk moeten zijn' - voldoende laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer en een verkeersmanagementsysteem dat een snelle doorstroming bevordert. 'Kortom, een eensluitend datasysteem. De enorme diversiteit aan IT-systemen moet worden teruggedrongen, anders wordt het onhoudbaar. Werk toe naar een soort booking.com; transparant, goedkoop en eenvoudig.'

Het is de hoogste tijd voor andere, innovatieve concepten, concludeert Ploos van Amstel. 'Zo is het overgrote deel van het vrachtverkeer niet aangepast aan de stad. Ook zal de roep om het delen van vervoers- en opslagcapaciteit toenemen. We moeten ervoor waken spullen van links naar rechts te slepen alvorens het bij de klant terecht komt. En ja, daar ben ik weer, ook dat vereist samenwerking.' ●●●

'STADSDISTRIBUTIE WAS, IS EN BLIJFT BELANGRIJK'

Het onderwerp stadsdistributie heeft altijd hoog op de EVO-agenda gestaan. Volgens beleidsadviseur Rink Jan Slotema is dat ook logisch. 'Regels op dit terrein zijn voor onze leden vaak knelpunten. Door bepalingen voor venstertijden en voor gewichten en afmetingen van voertuigen worden ze beperkt in hun mogelijkheden om de stad te belevaren. En dat gaat ten koste van de efficiency en dus geld. Vanaf dat punt komt EVO in beeld om te proberen de overlast tot een minimum te beperken.'

Slotema, die geldt als nestor bij de verladersorganisatie, blikt terug. 'Oude zwart-witfoto's uit ons archief tonen aan dat stadsdistributie altijd een belangrijke zaak is geweest voor EVO. Toen de files toenamen, groeide het belang verder. Het ging niet meer alleen om vervoer in de stad; ook de toegang tot de stad werd bij het vraagstuk betrokken. Ondernemers moesten steeds meer voertuigen inzetten om succesvol te belevaren.'

Om eenduidigheid in regelgeving te bevorderen, drong EVO er in die tijd sterk op aan dat het Rijk de regie nam, herinnert Slotema zich. Dit resulteerde in 1995 in het Platform Stedelijke Distributie, een overlegorgaan dat tot 2011 in diverse varianten heeft bestaan. 'Het heeft wel twee jaar geduurd voordat het eerste platform uit 1995 van start kon gaan. Die tijd bleek namelijk nodig om alle irritaties tussen betrokkenen uit de lucht te krijgen.' Vraagstukken rond stedelijke distributie zijn ingewikkeld, legt Slotema uit. 'Het is een complexe balans, omdat er zoveel verschillende betrokkenen zijn: bewoners die graag een goede leefomgeving willen, binnenstadondernemers die streven naar een prettig winkeldklimaat en uitnodigende horeca, kantoren en winkels die moeten worden bevoorrad. En dan is er nog de gemeente in kwestie. In dat complexe geheel moet je proberen een goede balans te vinden.'

In 2011 trok minister Melanie Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu haar handen van het dossier af. Slotema: 'Ze zei: alle betreffende commissies en platforms hebben zoveel nagelaten, nu is het aan alle betrokken zelf om het op te lossen.' Volgens hem past die benadering ook bij hoe EVO nu tegen het onderwerp aankijkt. 'Voorheen wilden wij vooral regie van het Rijk, maar nu niet meer. Wij realiseren ons dat elke stad anders is en daarom maatwerk verdient.' EVO is een belangrijke gesprekspartner op plaatsen waar stadsdistributie op de agenda staat. 'Wij hebben hierover altijd met gemeenten om de tafel gezeten. De laatste jaren zijn wij zelfs zichtbaarder geworden, mogelijk omdat belangenorganisaties voor de detailhandel het thema vaak aan EVO overlaten.'

Stadsdistributie was, is en blijft belangrijk, concludeert Slotema. 'Zeker nu luchtkwaliteit deel uitmaakt van het vraagstuk. Dit is zo sinds Europese regels voorschrijven dat we minder fijn- en stikstof mogen uitstoten, op straffe van een bouwstop op bepaalde infrastructuur.' Dit heeft ertoe geleid dat Utrecht bestelauto's weert die in de ogen van die gemeente te vervuilend zijn. Slotema: 'Voor wat betreft regels voor luchtkwaliteit vindt EVO dat het Rijk de regie moet nemen, maar voor het overige zetten wij volledig in op maatwerk. Want als er sprake is van een complexe balans, moet je dat gezamenlijk oppakken.'