



*Zonder schade rijden in de Haagse binnenstad is nog niet zo makkelijk*

# ‘Vroeger deden we de binnenstad met twee wagens’

Ronkende vrachtauto's in de wachtrij in een winkelstraat. Over stadsdistributie wordt al jaren gepraat. Maar zijn we er al veel mee opgeschoten? Een praktijkronde door Den Haag. ‘We hebben nu vier auto's nodig om het werk te doen.’

Tekst en foto's: Frank den Hoed

Dat zal je altijd zien. De rit van de thuisbasis van Bode Scholten in Zoetermeer naar Den Haag verloopt zonder noemenswaardige vertraging. Meestal is dat wel anders. Dan kan Ben Goudberg, een bescheiden midden-twintiger, zijn distributietruck bij de oprit naar de snelweg A12 al opstellen in een kilometerslange rij forensenverkeer richting Hofstad. Maar de winst die hij dankzij zijn voorsprong van vandaag weet te behalen is beperkt. De venstertijden – de tijden waarop het winkelgebied open is voor bevoorradings – breken hem elke keer weer op.

De *pollers*, beweegbare 'hinderpalen' waarmee winkelgebieden buiten de venstertijden worden afgesloten, zijn misschien wel hét symbool voor het probleem waar Nederlandse transportondernemers de afgelopen jaren steeds vaker tegenaan liepen. Iedereen in het stedelijk gebied heeft zo zijn eigen belangen. De vervoerders willen hun zendingen zo snel mogelijk op de plaats van bestemming hebben, winkeliers en bewoners van binnenste-

den willen vooral zo min mogelijk overlast. En gemeentebesturen proberen op hun manier voor al die (tegengestelde) belangen een oplossing te vinden. Maar die oplossing blijkt lang niet altijd werkbaar.

## TJOKVOL

Goudberg mag met zijn auto tjokvol pakketten al vanaf 5 uur 's ochtends de Haagse binnenstad in, maar helaas is het daar dan nog angstwekkend stil. 'De meeste winkeliers zijn pas rond een uur of half 10 paraat. Eerder aankomen heeft dan geen zin. Want je kunt je zendingen nu eenmaal niet onbeheerd voor de deur achterlaten.' Consequentie is wel dat er effectief maar een uur of twee overblijven voor de stadsronde. Want uiterlijk om half 12 moet hij zijn werkgebied weer uit zijn. In principe is dat net voldoende. Maar dan moet er ook niet te veel tegenzitten.

Direct na het passeren van de eerste poller doemt de eerste hindernis al op. ▀



*En dan sta je als chauffeur weer vast achter een vuilniswagen*



*Ben Goudberg van Bode Scholten uit Zoetermeer levert zijn lading af*

Goudberg kan zijn tot de nok gevulde Iveco Daily opstellen in een rij binnenstadklanten. Een vuilniswagen is de boosdoener. De vuilophalers moeten elk adres in het gebied langs om hun waren (deze keer gebruikt kartonnen verpakkingsmateriaal) op te halen, hij hoeft slechts een beperkt aantal adressen aan te doen om zijn waren af te geven. Goudberg werkte in onder meer de evenementenopbouw en de aannemerij. Maar het chauffeursvak vindt hij toch wel het mooiste.

Een kleine twee jaar werkt hij nu bij Bode Scholten. En het bevalt 'm goed. 'Ik heb een vaste wijk, ken mijn klanten. Prettig voor hen en prettig voor mij.' Dat blijkt even later. Bij de eerste twee adressen is het licht nog uit en de deur nog potdicht. Geen mens te bekennen. Nadat hij zijn vracht bij zijn tweede adres heeft gelost, helpt hij twee winkeldames met het openen van de 'lastige' glazen toegangsdeur van het eerste afleveradres. Om vervolgens de lading alsnog achterin te zaak te deponeren. Ze bedanken hem hartelijk voor de assistentie. Inmiddels is ook de bemanning van de andere winkel op z'n post en kan ook daar de vracht naar binnen. Dus kan hij weer verder.

Voor in de oude binnenstad is het stevig aanpoten. Ondanks dat hij rijdt met een speciale, smallere vrachtauto, is het regelmatig laven op de vierkante centimeter om zonder schade langs geparkeerde auto's, bloembakken en uithangborden te komen. 'Een geluk dat de lichtreclames van de winkels hier hoog genoeg hangen.' Het planprogramma op de computer rekent met een beperkte tijd per bezorgadres. Hoe veel tijd hangt af van het aantal dozen dat per adres moet worden gelost. Maar de praktijk blijkt weerbarstiger dan de wiskundige theorie. Alleen al aan de eerste twee adresjes is hij vandaag een kleine dertig minuten kwijt. Op die manier komt het einde van de venstertijd wel heel rap naderbij. Tussentijds blijft meer

dan eens de apparatuur op z'n dashboard. Een teken dat er een afhaalopdracht in de pijplijn zit. Meestal is hij rond 5 uur, half 6 weer terug op de zaak. Maar het kan nóg later. 'Laatst reed ik lek. Was is drie uur later thuis. Gelukkig is zo iets een zeldzaamheid.'

### EXTRA KILOMETERS

De Haagse binnenstad moest schoner. Dus kwam er een paar jaar geleden een verkeerscirculatieplan. Als onderdeel daarvan werd de binnenstad onderverdeeld in sectoren. Sinds die tijd kun je niet meer binnendoor van de ene naar de andere kant van de stad, maar moet je buitenom via de zogenoemde centrumring. Dat kost veel tijd, vertelt Marco Scholten, de werkgever van Goudberg. 'Vroeger deden we de binnenstad met twee wagens, maar vooral door de komst van het circulatieplan zijn er nu vier nodig om het werk binnen de venstertijden te doen. Dat betekent extra voertuigkilometers en extra luchtvervuiling. Precies dát waar de stadsbestuurders niet op zaten te wachten.'

En niet alleen in Den Haag is de situatie er op achteruit gegaan. Waren de met pollers afgesloten winkelcentra ooit voorbehouden aan grotere steden, de afgelopen tien jaar zijn ze ook in veel andere gemeenten uitgevonden. Vaak kleinere gemeenten, zoals Schoonhoven en Zoetermeer. 'En wat is oud-Zoetermeer nu voor winkelgebied? Eén straatje. Daar mag je dan alleen van 8 tot 11 uur in.' Een verruiming van de venstertijden is de – op het oog – meest simpele oplossing. Vooral als daarvoor bij alle gemeenten één lijn wordt getrokken, heeft dit resultaat.

TNO becijferde in 2008 dat een verlenging van de venstertijden met één uur al zou leiden tot 2 procent besparing in voertuigkilometers en 6 procent op



## Bundelen, bundelen en nog eens bundelen

Vervoerders en verladers verenigd in TLN en EVO roemden hem bij zijn afscheid eind 2011 als iemand die 'in belangrijke mate heeft bijgedragen aan het creëren van meer bewustzijn over de voordelen van een efficiënte stedelijke distributie.' Eric Janse de Jonge, Ambassadeur Stedelijke Distributie, benadrukte bij de presentatie van zijn eindrapport dat de kern van de oplossing ligt in 'bundelen, bundelen en nog eens bundelen.' In samenspraak met onder meer TLN en EVO ontwikkelde Janse de Jonge landelijke uitgangspunten voor stedelijke distributie waarmee steden aan de slag kunnen. Dit om ervoor te zorgen dat niet elke gemeente zelf (weer) het wiel uitvindt. Met het einde van het ambassadeurschap heeft het Rijk pas op de plaats gemaakt. De bal ligt waar het gaat om stedelijke distributie nu weer bij de gemeenten, vertelt Anne-Marie Nelck, TLN-deelmarktsecretaris verantwoordelijk voor stedelijke distributie. 'TLN en EVO zitten nu samen aan tafel met gemeenten om te komen tot maatwerkafspraken.'



*Vanaf 5 uur 's ochtends mogen chauffeurs de Haagse binnenstad in. Maar geen winkel is dan open. Dozen neerzetten en wachten maar*

de inzet van het wagenpark. Helemaal schrappen van de tijdvensters zou leiden tot 4 procent besparing in voertuigkilometers en 23 procent op de inzet van het wagenpark. Maar de kans dat het daar ooit nog van komt, is klein. Of het kleinschalige experiment met verruimde venstertijden in Amsterdam (zie kader Ruimere tijden: goed of fout?) moet leiden tot een kentering. Scholten hoopt het van harte.

Ruimere venstertijden is één. Een ander deel van de oplossing ligt in bundeling van zendingen. Maar hij vraagt zich af of de opzet van lokale distributiecentra – zoals vorig jaar nog werd gepropageerd door Ambassadeur Stedelijke Distributie Eric Janse de Jonge (zie kader Bundelen, bundelen en nog eens bundelen) – daarvoor de oplossing is. 'Een aantal steden heeft zelf geprobeerd de distributie over de laatste mijl te regelen. Maar zonder subsidie is dit soort initiatieven geen lang leven beschoren. En waarom zou je in al die plaatsen stadsdistributiecentra moeten hebben waar je mag aanleveren? Waarom laat je dat niet gewoon via een aantal vervoerders lopen die toch al voldoende goederen voor de eindbestemming hebben te vervoeren?'

### SCHOON RIJDEN

Hij begrijpt de weerstand wel om de aflevering van goederen uit handen te geven. Zeker als de zending moet worden overgedragen aan een collega-vervoerder. Maar, zo benadrukt hij, het kan ook heel neutraal, zonder angst voor het verliezen van de eigen positie. Scholten werkt zelf onder het Trans-Mission-label. Dit samenwerkingsverband werkt met een centraal overslagpunt in Utrecht waar zendingen per regio worden geladen en naar de depots van de partners net buiten de stad worden vervoerd. Van daaruit

## Wie bedenkt de mooiste, slimste oplossing?

Hoe kunnen we de stadsdistributie schoner en efficiënter maken? Breda daagde bedrijven (niet alleen transporteurs) deze zomer via een prijsvraag uit om met de oplossing te komen. De Brabantse gemeente heeft zelf wel een idee waar het op zou moeten uitkomen: een stadsdistributiecentrum op korte afstand van de binnenstad. Deelnemers aan de prijsvraag zouden over dit idee ook hun licht moeten laten schijnen. Met de opmerking dat vooral iets moet worden aan de massale aanwezigheid van vrachtverkeer in de binnenstad tussen 9.30 en 11.00 uur geeft de gemeente wel aan dat de huidige venstertijden niet werken. De beoordeling van de voorstellen vindt plaats door een breed samengestelde onafhankelijke jury, waarvan ook een deskundige vertegenwoordiger van de binnenstadbewoners deel uitmaakt.



Door de venstertijden is het enorm druk in de binnenstad. Soms is het wachten tot je je vracht kunt afleveren



En daar worden distributiechauffeurs 'gek' van: de pollers. Echte hinderpalen

## Ruimere tijden: goed of fout?

In Amsterdam zijn proeven gedaan met een verruiming van de venstertijden. In de drie winkelgebieden mochten vervoerders van 7 tot 12 uur 's ochtends laden en lossen, een uur langer dan voorheen. Doordat ze meer tijd hebben voor het afleveren van hun goederen, kunnen ze hun ritten efficiënter plannen en meer adressen tegelijkertijd aandoen. Het resultaat: 2 procent minder vrachtautokilometers (= ruim vijftig vrachtauto's minder in de stad). Vervoerders blij, winkeliers blij en binnenstadbewoners en -bezoekers blij. Voor de gemeente Amsterdam reden om de proef in de drie gebieden om te zetten in een definitieve regeling.

worden de zendingen gebundeld naar de eindbestemming gebracht (en omgekeerd). 'De bedrijven waarmee we samenwerken, zijn goede klanten van me. En op het moment dat je iemand ziet als een klant, heb je veel voor hem over.' Die kijk op de zaak lijkt z'n resultaat niet te missen. Alleen al vandaag verzorgt het bedrijf in het gebied dat grofweg wordt begrensd door 's-Gravenzande en Hoofddorp zo'n twaalfhonderd zendingen.

Scholten stelt bij de vervanging van materieel standaard te kiezen voor zo schoon mogelijke technologie – iets wat volgens hem de meeste van zijn collega's ook doen. 'Euro 5 evv is binnen ons bedrijf nu de standaard. Dan heb je het over motoren die qua uitstoot een stuk onder de nu gangbare Euro 5-emissienormen duiken. Maar zo gauw voor kleinere vrachtauto's motoren beschikbaar komen die voldoen aan de Euro 6-emissienorm, gaan we daar op over. En inmiddels hebben we ook al een auto in gebruik genomen die loopt op aardgas.'

Het zou Scholten niet verbazen als uiteindelijk alleen elektrisch aangedreven auto's of auto's op aardgas nog de stad in mogen. 'Het zou mooi zijn als transportondernemers die daar nu al in willen investeren, daarvoor worden beloofd. Die prikkel ontbreekt nu nog. Terwijl het toch zo simpel is. Geef bedrijven die in die technologie investeren de mogelijkheid om langer de stad in te gaan. Bijvoorbeeld door de venstertijden op te rekken tot een uur of 2, 3 's middags.' Ben Goudberg en zijn collega's zouden er enorm mee zijn geholpen. ■

[www.vno-ncw.nl/transport](http://www.vno-ncw.nl/transport)