

Distributeurs en eigen vervoerders over CBL-rapport

'Middeleeuwse toestanden'

Het recent verschenen rapport van het Centraal Bureau Levensmiddelen (CBL) over supermarktbevoorrading loog er niet om: de overheid creëert zijn eigen files doordat zij vrachtwagenchauffeurs dwingt in de file te gaan staan. De vrachtwagens staan daardoor een flink deel van de dag gewoon stil. "Middeleeuwse toestanden", signaleert het CBL. "Vroeger ging de stadspoort ook maar heel even open en daarna kwam je de stad niet meer in."

Supermarktconcern Schuitema belevt dagelijks 478 supermarkten met 150 eigen auto's en daarnaast nog eens ongeveer vijftig charters. Schuitema zegt het wagenpark te hebben moeten uitbreiden om te kunnen voldoen aan alle verschillende voorschriften die stedelijke overheden opleggen aan distributeurs (zie grafiek). Het bedrijf is het eens met de vaststelling van het CBL dat venstertijden de grootste belemmering vormen in het streven naar een efficiënte bedrijfsvoering. Maar het is volgens Schuitema zeker niet de enige belemmering. "Te kleine vrachtwagens in het centrum waardoor er meer voertuigbewegingen nodig zijn met als gevolg meer overlast. Onvoldoende ruimte om te manoeuvreren. Te veel obstakels in de aanvoerroute", somt een



Moeilijker

Betrokkenen zijn het er over eens dat het steeds moeilijker wordt om supermarkten te bevoorraden.

woordvoerder van Schuitema op. Suggesties ter verbetering van de situatie beginnen ook bij Schuitema met de wens groter materieel te mogen inzetten. Daarbij valt op dat een kortere trailer met een enkele, gestuurde as de voorkeur verdient. Vervoerder Dasko uit Vriezenveen, die onder andere voor Albert Heijn distributiewerk doet, uit zich in soortgelijke termen. Schuitema doet verder de suggestie ook distributieverkeer toe te staan aan wat men noemt de 'randen' van dag en nacht. "Hierdoor ontstaat een veiliger situatie, minder overlast, stank en milieubelasting", aldus de woordvoerder, die bovendien waarschuwt: "Indien toch sterk aan venstertijden wordt gehouden, of als er in kleinere wagens geleverd moet worden, zal het steeds moeilijker worden om winkels in de stads- en dorpscentra rendabel te houden."

Anders denken

Distributiebedrijf Het Landelijke Versnet belevt supermarkten van Albert

Heijn, Schuitema, Edah, Konmar en Super De Boer. De organisatie heeft dagelijks 35 eigen auto's en circa tien charters op de weg. Daarnaast belevt Het Landelijke Versnet ook nog groothandel, slagerijen, speciaalzaken en producenten in het koel-, vers- en vriessegment. Directeur M. van Bergen pleit ervoor om ladingen zodanig te concentreren en te groeperen dat een supermarkt met één vrachtauto beleverd kan worden. "Bij onze organisatie hebben we gekozen voor het combineren van diverse soorten productgroepen. Denk hierbij aan de combinatie van diepvries met versproducten of van gekoelde met niet-gekoelde productgroepen. Doordat onze voertuigen beschikken over twee of drie compartimenten in de oplegger kunnen we vaak producten combineren, waardoor we met één truck in één keer de complete supermarkt kunnen bevoorraden", legt Van Bergen uit, die vooral benadrukt dat bedrijven er alles aan moeten doen om zelf oplossingen te bedenken. "Er zal meer in concepten moeten worden gedacht. Klanten willen nu eenmaal toegevoegde waarde."

Het Landelijke Versnet ondervindt vol-

CBL-onderzoek: willekeur

TNO onderzocht in opdracht van het Centraal Bureau Levensmiddelenhandel de kosten van de overheidsbelemmeringen voor de supermarktbevoorrading. Uit dit onderzoek blijkt dat de gemeentelijke willekeur aan beperkingen die worden gesteld aan vrachtwagens, venstertijden, circulatieplannen (rotondes en paaltjes) en ontheffingenbeleid de bevoorrading van de supermarkten jaarlijks 100 miljoen euro duurder maakt. 63 procent wordt veroorzaakt door de venstertijden, aldus het onderzoek, en 37 procent door voertuigrestricties (bijvoorbeeld afmetingen en asdruk). Een gemeente waar supermarkten zonder belemmeringen kunnen worden bevoorrad wordt steeds meer een uitzondering. ■



Simulatie resultaat zonder vensters

Simulatie voorbeeld Woerden Woensdag 10/12/2003



Schuitema

Meer trucks

Deze grafiek laat haarfijn zien dat het gemeentelijke beleid in Nederland tot meer trucks op de wegen leidt dan nodig is.

gens Van Bergen de meeste hinder van de venstertijden. "Door de invoering van venstertijden en andere restricties moet steeds vaker het logische routeverloop worden losgelaten. Dergelijke concessies kosten geld en dragen bovendien bij aan de piekbelasting van het wegennet."

Busbanen

Hoewel Van Bergen erkent dat het ge-

bruik van busbanen door distributietrucks "een optie" is, "dragen ze niet daadwerkelijk bij tot een probleemoplossing. Bovendien zijn dergelijke stroken niet geschikt voor goederenvervoersstromen." Het idee van busbanen bevalt de overige geïnterviewden wel. "Het gebruik van busbanen maakt het distributieleven in de stad wat gemakkelijker. Je krijgt daardoor een snellere doorstroming en bovendien meer ruimte voor de vrachtwagen", stelt Simon Loos van het gelijknamige bedrijf uit Wognum. Schuitema vindt het toestaan van het gebruik van busbanen

Venstertijden en andere restricties dragen bij tot de piekbelasting van het wegennet.

een 'prima suggestie'. Ook H. Kroes, hoofd planning van Dasko, denkt dat het gebruik van busbanen de pijn zal verlichten.

Onnodig moeilijk

Warenhuisketen Blokker belevt dagelijks een groot aantal winkels, alle non food huishoudspeciaalzaken. Dat de bereikbaarheid van de binnensteden steeds slechter wordt, zoals het CBL beweert, bevestigt Blokker. "Met name de verschillen in benadering die door de verschillende overheden worden gemaakt zijn lastig. Er is sprake van verschillende inzichten, of het gebrek daaraan, wat maakt dat de praktische invulling van regels onnodig moeilijk wordt."

Volgens B. van der Waaij van Blokker is het niet logisch om vrachtwagens die een grote lading komen brengen te weren. "Verstoppingen in binnensteden komen vaak voort uit te kleine zendingen. Denk daarbij aan bestelauto's, installateurs en andere dienstverleners. Het is dus vreemd om grote wagens te weren. Het vastleggen van een maxi-

Leefbaarheid

De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) meldt desgevraagd op de hoogte te zijn van de problematiek. "De conclusie van het CBL-rapport is niet nieuw, de discussie loopt al jaren. De venstertijden en de voertuigbeperkingen zijn er echter niet voor niets. Gemeenten geven hoge prioriteit aan verkeersveiligheid en leefbaarheid, zeker als het gaat om een historische stadskern. Bovendien houden ze de laatste jaren steeds meer rekening met bevoorradend verkeer. Zo kennen veel gemeenten ruime venstertijden, maar als de detaillist pas om 10:00 uur opent, mag er niet alleen naar de gemeenten gewezen worden. Ook de detaillist speelt hierbij een belangrijke rol."

Te klein

B. van der Waaij (Blokker): "Het vastleggen van een maximum gewicht van een vrachtwagen is een vreemde maatstaf."



Collectieve ontheffing

Minister Peijs van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat stelt een commissie in die een aantal minimum-eisen moet formuleren voor de gemeentelijke regelgeving rond stedelijke distributie. Peijs mikt vooral op de mogelijkheid van een collectieve ontheffing voor bepaalde typen vervoer, zodat distributeurs niet meer bij elke gemeente afzonderlijk een ontheffing hoeven aan te vragen. De minister wil dat de commissie voor het eind van dit jaar met concrete voorstellen komt. Ze stelt nadrukkelijk niet te streven naar extra regels.

Peijs stapt met haar ministerie uit het Platform Stedelijke Distributie (PSD). Het PSD moet worden omgevormd tot een lobby-organisatie. De praatgroep die het tot dusverre was, komt, zoals deze redactie al jaren geleden vaststelde, tot onvoldoende resultaten. ■

mum gewicht van een wagen is een vreemde maatstaf. Een minimaal gewicht zou logischer zijn." Van der Waaij denkt dat het gebruik van busbanen wel goed is, maar dat dat geen echte oplossing zal blijken te zijn. "Spreiden van verkeer, dus minder strakke venstertijden en het toestaan van avond- en nachtbevoorrading zetten meer zoden aan de dijk."

Naast de voornoemde problemen leeft bij Blokker de vrees dat de regelgeving

Verstoppingen in binnensteden komen vaak voort uit te kleine zendingen.



Drie assers

Dasko belevt de supermarkten het liefst met een drie-assige trailer. De supermarkt wordt echter steeds moeilijker te bereiken.

rond de PIEK-geluidsnormen begint door te slaan. "Het CBL heeft natuurlijk gelijk dat gemeenten een dubbel beleid voeren. Men wil binnensteden leefbaar houden voor wonen en werken. Daar horen winkels nu eenmaal bij. Maar dat moet dan ook gefaciliteerd worden en dat gaat nu de verkeerde kant op."

Te krap

Waar betrokkenen zich verder zorgen over maken, is de toename van ruimtebeperkend straatmeubilair in de steden, zoals plantenbakken, paaltjes en andere versieringen. H. Kroes van Dasko merkt op dat wegbreedtes en rotondes steeds kleiner worden. Simon Loos zegt dat aanrijdroutes gecompliceerder worden en dat het in de praktijk steeds

moeilijker wordt om losplaatsen vrij te houden.

Venstertijden vormen een flink obstakel voor een efficiënte bedrijfsvoering, blijkt zonneklaar uit reacties van betrokkenen uit de praktijk. Vervoerders hebben er geen problemen mee om vroeger dan wel later hun werk te verrichten, maar de algemene indruk bestaat dat het werk nu onnodig moeilijk wordt gemaakt. Zo moeilijk, dat er extra in voertuigen geïnvesteerd dient te worden. Afgaand op de trend in gemeentelijke regelgeving, waarbij vaak sprake is van per gemeente uiteenlopende eisen, is de conclusie van het CBL inderdaad gerechtvaardigd. ■

Tim de Jong