

Stadsdistributie revisited

Citation for published version (APA):

Tilanus, C. B. (1994). *Stadsdistributie revisited*. (TH Eindhoven. THE/BDK/ORS, Vakgroep ORS : rapporten; Vol. 9402). Technische Universiteit Eindhoven.

Document status and date:

Gepubliceerd: 01/01/1994

Document Version:

Uitgevers PDF, ook bekend als Version of Record

Please check the document version of this publication:

- A submitted manuscript is the version of the article upon submission and before peer-review. There can be important differences between the submitted version and the official published version of record. People interested in the research are advised to contact the author for the final version of the publication, or visit the DOI to the publisher's website.
- The final author version and the galley proof are versions of the publication after peer review.
- The final published version features the final layout of the paper including the volume, issue and page numbers.

[Link to publication](#)

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

If the publication is distributed under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license above, please follow below link for the End User Agreement:

www.tue.nl/taverne

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at:

openaccess@tue.nl

providing details and we will investigate your claim.

SS4400

Stadsdistributie revisited

RW
16
DK

9402

door

Prof.dr. C.B. Tilanus

Intern rapport TUE/BDK/ORS/94/2

Faculteit Technische Bedrijfskunde

Vakgroep Operationele Research en Statistiek

november 1994

Stadsdistributie revisited

door C.B. Tilanus*

Naar aanleiding van eerdere columns over stadsdistributie werd ik op visite gevraagd op het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De heer J. Palmboom, werkzaam bij UPS, nodigde mij namelijk uit om hem bij zijn bezoek te vergezellen.

De heer Palmboom is voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Internationale Koeriers (NVIK) met als leden UPS, TNT en FedEx. Oplettende lezertjes zullen in deze trits DHL missen, dat vorig jaar het gezelschap wegens een verschil van mening verliet.

De heer Palmboom is lid van een Werkgroep Stadsdistributie Amsterdam. Hij is tegen het stadsdistributieconcept in enge, Nederlandse zin, zoals dat door het ministerie van V&W is gelanceerd. Ik zei dat ik daar ook tegen was, dus waarom zou ik meegaan? Wel, omdat twee het duidelijker kunnen zeggen dan een.

Op het Ministerie ontmoeten wij mevrouw S.M. Maier, Hoofd Hoofdafdeling Wegvervoer, en de heer F.J. Huiskamp, Project manager IMAGO program (Transport and Environment). Mevrouw Maier en de heer Huiskamp blijken ook tegen het stadsdistributieconcept in enge, Nederlandse zin. Daar zitten we wel even van te kijken. We zijn het dus meteen al eens!

Oud

- 'Maar hoe zit dat dan met uw beleidsuitspraak: 'Ook het zware vrachtverkeer geeft in de binnensteden veel overlast. Daarom kiezen wij, in aansluiting op de Vierde nota over de Ruimtelijke Ordening, voor een efficiëntere manier van bevoorrading zodat de 'uitwisselingsplaats' voor goederen in het binnenstedelijk gebied gewaarborgd blijft. Die efficiency-winst is te behalen door gebruik te maken van stadsdistributiecentra, met milieuvriendelijke voertuigen, aan de rand van de binnenstad/winkelcentra. Bevoorrading vergt op die manier minder voertuigkilometers.' (Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel D: Regeringsbeslissing, 1990, p. 35)?

- 'Dat is oud, dat is 1990. Nu geloven wij daar niet meer in'.

- 'Maar ondertussen zijn de poppen wel aan het dansen. Leiden, Maastricht, Utrecht, Gouda, Den Helder, Groningen, Venlo, Haarlem, Amsterdam, noem maar op, allerlei steden en stadjes stellen hun eisen en eisjes op en willen

door middel van een concessie aan een sdc de stadsdistributie in hun greep krijgen'.



- 'Leiden is inderdaad een heel ongelukkig voorbeeld. De directeur van het sdc, de heer E.C.R.M. Keijser, is ex-lid van de gemeenteraad en zijn ex-medegemeenteraadsleden hebben hem zijn concessie bezorgd. Dit had beter niet kunnen gebeuren'.

Het concept sdc mag dan slechts een gril van het ministerie van V&W geweest zijn, wie wind zaait zal storm oogsten. Om de storm te doen bedaren, zou het Ministerie nu in ieder geval dienen te verkondigen dat het zelf niet meer achter het sdc-concept in enge, Nederlandse zin staat. Die boodschap had ik van het Ministerie nog niet vernomen, vandaar deze column.

Waarheid

- 'Maar het adviesbureau Coopers & Lybrand heeft u toch voorgerekend dat een sdc economisch verantwoord zou zijn boven een break-even point van 2000 zendingen per dag?'

- 'Ach, de adviesbureaus vertellen je toch maar wat je horen wilt'.

Dat had ik nou ook gedacht. Wiens brood men eet, diens woord men spreekt. Dit doet mij denken aan die cartoon met het onderschrift: 'This is what we are going to do; now find me some statistics to base it on'.

De consequentie is, dat je niet moet vragen wat een adviesbureau adviseert, maar wie het adviesbureau betaalt. En noem het advies van een adviesbureau vooral geen onderzoek. Wetenschappelijk onderzoek is op zoek naar waarheid. Als waarheid niet wordt gezocht, verdient het de naam van onderzoek niet.

Toen ir. P.M.W. Elsenaar, Hoofdingenieur-directeur van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het ministerie van V&W, zijn artikel 'AVV stelt zich voor' ging publiceren (Nieuwsblad Transport, 13 maart 1994), belde hij mij op en vroeg of ik wel eens een onderzoeksopdracht van het AVV ontvangen had. Nee dus. En ik hoef er ook geen. Zo blijf ik onafhankelijk.

Des te erger als een universiteit het ministerie van V&W vertelt wat het horen wil, onder het mom van wetenschappelijk onderzoek.

En als er in een 'onderzoeksrapport' iets staat wat het Ministerie niet welgevallig is? Dan wordt het rapport zo lang mogelijk uit de openbaarheid gehouden en wordt er wellicht geen vervolgoopdracht verstrekt. Is dat wel te rijmen met openbaarheid van bestuur?

Om deze vraag te beantwoorden wend ik mij tot dr. J. Huigen, projectleider van het onderzoek dat op de Katholieke Universiteit Brabant

uitgevoerd is naar het besluitvormingsproces inzake de Betuwelijn. Het rapport van Huigen, Frissen en Tops is een jaar lang door het ministerie van V&W uit de openbaarheid gehouden. Dit feit is meteen een voorbeeld van de 'continue spanning tussen voortvarendheid en zorgvuldigheid' die in het rapport bekritiseerd wordt.

De heer Huigen vindt het redelijk dat de overheid resultaten van wetenschappelijk onderzoek om redenen van 'politieke opportuniteit' een jaar lang kan achterhouden. Ik heb daar twijfels over.

RDC

Wij hervatten onze visite op het ministerie van V&W.

- 'Maar wat vindt u dan nu van stadsdistributie?'

- 'Wij vinden helemaal niet meer dat er een rdc voor elke binnenstad moet komen. Dat is te kleinschalig. Nu zouden wij liever regionale distributiecentra willen hebben. Maar het lukt ons niet de gemeenten en de provincies bij elkaar te krijgen. Wij kunnen het niet regelen, noch subsidiëren. Wij voeren een terughoudend beleid.'

Dan rijst de vraag: een rdc op welke schaal? Een rdc voor het Gooi? Een rdc voor Noord- en een voor Zuid-Holland? Een rdc voor de Randstad? Of een rdc voor boven de grote rivieren en een voor beneden de grote rivieren?

(Die grote rivieren zullen wel altijd periodiek een obstakel blijven: dan is de verbinding weer tien jaar goed, en dan is de verbinding weer twintig jaar een knelpunt. Pas als het verkeer in Nederland onder de grond gestopt is, zullen de grote rivieren geen obstakel meer zijn.) En moet dat rdc dan weer privileges krijgen? Bijvoorbeeld dat het zich niet aan venstertijden behoeft te houden waar alle andere vervoerders zich wel aan moeten houden?

Maar ik zou zeggen, het ministerie van V&W moet dat niet willen regelen, laat staan subsidiëren. Nergens ter wereld heeft een overheid een zo specifiek concept voor stadsdistributie bedacht. Hier worden monopolies geschapen die nergens ter wereld bestaan. En wat betreft het scheppen van monopolies heeft het ministerie van V&W een trieste rij precedentes op zijn naam staan.

Overal ter wereld werkt de overheid ten aanzien van stadsdistributie met globale maatregelen, die voor iedereen gelden. De overheid behoeft zich dus niet te bemoeien met individuele bedrijven, waarvoor eisen moeten worden opgesteld, waaraan concessies moeten worden verleend, waarop weer moet worden toegezien, etcetera.

Wij constateren met genoegen dat het ministerie van V&W in de afgelopen vier jaren heeft leren luisteren naar de kritische reacties van de vervoerswereld, in het bijzonder TLN, op het sdc-concept in enge, Nederlandse zin. Er zitten ook ambtenaren op het Ministerie met een beroepsvervoersverleden, bijvoorbeeld de heer Huiskamp.

Mevrouw Maier laat ons weten dat er een nieuwe beleidsrichtlijn in de maak is ten aanzien van stadsdistributie. De oplossingsrichtingen waarin, samen met betrokken partijen, gedacht wordt zijn:

a) regionale distributiecentra, b) een beleid van betaald rijden (road pricing) in de binnenstad, naar analogie van het beleid van betaald parkeren, dat succesvol blijkt te zijn. (U zou de omslagtekening van 'The Economist' van 18 februari 1989 moeten zien: een volkomen vastzittende binnenstad met vuistzwaaiende en tonguitstekende inzittenden van auto's, vrachtauto's, ruimtevoertuigen, etc., en het onderschrift 'Make Them Pay').

P.S.

Voor de zekerheid heb ik nog bij TLN geïnformeerd wat de laad- en losregeling voor Londen is. TLN schreef:

'In Londen geldt, evenals in Parijs, een rijverbod voor het vrachtverkeer op bepaalde dagen en uren. Het grote verschil met de regeling, zoals deze in Parijs geldt, is echter dat in Londen alleen overdag gereden mag worden en in Parijs alleen 's nachts.

Hieronder treft u de regeling voor Londen aan.

Voor voertuigen met een totaalgewicht van meer dan 16,5 ton (let wel: dit betreft eigen gewicht voertuig + lading, en niet eigen gewicht voertuig + toegestaan laadvermogen) geldt op het merendeel van de wegen in Londen het volgende nacht- en weekendrijverbod:

- van maandag t/m vrijdag van 00.00-07.00 en van 21.00-24.00 uur;
- op zaterdag van 00.00-07.00 en van 13.00-24.00 uur;
- op zondag van 00.00-24.00 uur.'

Ontheffingen kunnen worden aangevraagd bij de Lorry Control Unit.

Men ziet: ook in Londen gelden globale maatregelen en verder wordt de wijze waarop stadsdistributie plaatsvindt overgelaten aan het marktmechanisme.

Telefonisch voegt mevrouw L. Severins van TLN hier aan toe dat, voor zover bekend bij 'Landendocumentatie' van TLN, binnen Europa uitsluitend voor Parijs en Londen van een (globale) laad- en losregeling sprake is. Daar komt sinds kort Praag bij, waar vrachtauto's langer dan 12 meter niet de binnenstad in mogen. Voor de rest wordt volgens mevrouw Severins overal

in Europa het verkeer in de binnensteden uitsluitend geregeld door middel van verkeersborden. Onnodig te zeggen dat verkeersborden een globaal effect hebben en geen monopolies scheppen.

* Prof.dr. C.B. Tilanus is hoogleraar bedrijfskunde aan de Technische Universiteit Eindhoven en hoogleraar distributielogistiek aan de Universiteit van Gothenburg.

** 'SDC, Ja of Nee? Oplossing voor de problematiek rond het binnenstedelijk goederenvervoer?', Postdoctorale ontwerpersopleiding Ontwerpen van Logistieke Besturingssystemen, Technische Universiteit Eindhoven, 1993.