



Peeters Vervoercentrale staat voor efficiëntie en elektrisch

Groene bundeling

Eén van de belangrijkste aspecten van groene stadslogistiek is bundeling van lading voor de binnenstad. In Amsterdam verzorgt Peeters Vervoercentrale die rol voor tal van klanten. En voor een deel al met elektrisch materieel.

DOOR RICK OHM

Van oudsher is Peeters Vervoercentrale een specialist op het gebied van transporten voor de binnenstad van Amsterdam. Frits Peeters (31): 'Dit jaar vieren we ons 50 jarig jubileum en we zijn nog steeds actief in de binnenstad van Amsterdam. In de loop van de jaren zijn wij door een aanhoudende vraag voor regiodistributie in Noord-Holland onze dienstverlening wel gaan uitbreiden. Momenteel verzorgen wij voor tal van logistiek dienstverleners de regiodistributie in de postcodegebieden 10 tot en met 25 en 34 tot en met 39. Grofweg is dat het gebied tussen Den

Helder, Den Haag, Veenendaal en Almere. Voor deze regio bieden wij een *same day delivery service* aan. Door de grote logistiek dienstverleners van Nederland wordt hier, mag ik wel zeggen, gretig gebruik van gemaakt.' Zijn broer Sef (49) vult aan: 'Alleen met stadsdistributie haal je het niet, daar moet regionaal vervoer bij. Daardoor kunnen we als transportbedrijf veel efficiënter grote logistiek dienstverleners bedienen in de binnensteden van Haarlem, Alkmaar, Den Haag, Hoorn en Utrecht.' De broers willen in de toekomst voor alle logistiek dienstverleners een regiofunctie creëren.

Voordelen bieden

Voor de beleving van de binnenstad zet het bedrijf in op groen. Frits: 'Om het doel van *zero emission* te bereiken willen we over 5 jaar al onze stadsauto's in Amsterdam vervangen door 100 procent elektrische voertuigen. Momenteel hebben we er twee rijden en dit aantal gaat naar zes stuks. Verder ontwikkelen we een *app* waarmee particulieren goederen kunnen aanmelden om door ons te laten vervoeren. Die *app* zal in 2015 *live* gaan.' De gemeente kan veel doen om elektrisch rijden te stimuleren, vindt Sef: 'We hebben een auto of vijftien in Amsterdam rijden. Wil

de gemeente dat we meer met elektrische voertuigen belevaren, dan zal ze ervoor moeten zorgen dat er voor ons bepaalde voordelen zijn. Bijvoorbeeld waar de tram rijdt, zoals in de Leidsestraat, moeten we ook met onze elektrische vrachtauto's kunnen rijden. En als de straatmanager de Nieuwmarkt voor al het verkeer wil afsluiten, laat hij dan regelen dat wij er nog wel met elektrische voertuigen kunnen komen.' Aan de Gyroscopweg komen ook ecocombi's van de grotere transportbedrijven. Maar voor meer dan twee ecocombi's ontbreekt de ruimte. Sef: 'Ja, voor een echt ontkoppelpunt moet je wel vijftien ecocombi's kwijt kunnen. Op dit moment worden hier zo'n tien tot vijftien opleggers per dag gelost en uitgereden.' Frits knikt en stelt vast: 'We zitten hier goed, maar je moet verder het Westelijk Havengebied in voor meer ruimte. Maar zo'n locatie heeft als nadeel dat je dan weer meer tijd nodig hebt om in de stad te komen. En terug. En waarschijnlijk gaat er dan een concurrent op onze huidige locatie zitten. Dus dat doen we maar niet...'

Enorme groei

De broers doen er veel aan om hun diensten aan de man te brengen en lading te bundelen. Frits: 'We bundelen al jaren zendingen voor grote logistiek dienstverleners en transportbedrijven. We rijden dagelijks met vijftien routes in Amsterdam en met dertig routes in de rest van de regio. In de afgelopen jaren hebben we een enorme groei doorgemaakt in de bundeling van zendingen. Ik bel veel met bedrijven en daar wordt positief op gereageerd. Door venstertijden in de binnenstad en afgedwongen levertijden van de verlader moeten transportbedrijven meer auto's inzetten en daalt de beladingsgraad. Zodoende gaat de efficiëntie verloren. Door bundeling van zendingen voor die bedrijven sparen we voor hen kosten uit.' Maar hoe blijft de neutraliteit gewaarborgd en accepteren verladers het dat er nog een schakel tussenkomt? Frits: 'We investeren veel in ICT. Voor de buitenwacht moet het hetzelfde bedrijf blijven waarmee ze zaken doen. Statusinformatie is daarbij heel belangrijk. De chauffeurs hebben een PDA mee, waarmee de status van de zending kan worden gevolgd. Die informatie gaat meteen hun systemen in en komt beschikbaar voor hun klanten. *Realtime*.'

Onafhankelijk

Om de onafhankelijke status te bewaren,

heeft het bedrijf de keuze gemaakt niet in een netwerk te gaan zitten. Frits: 'Hoewel we van veel kanten zijn benaderd in de loop van de jaren.' Hij ziet hierin ook een trend. 'Grotere bedrijven worden meer verkooporganen en kleinere, zoals wij, voeren de opdrachten uit.' Sef vult aan: 'Dat betekent wel dat we hier de vier à vijf goederenstromen van de verschillende opdrachtgevers goed van elkaar apart moeten houden. Anders gaat het fout, met hoge kosten tot gevolg, naast mogelijk verlies van klanten. Daarom hebben we ook meer controlepunten ingebouwd.' Peeters Vervoercentrale richt zich nog voornamelijk op het *business-to-business* segment. Frits: 'Door de toenemende vraag en het ladingaanbod in het *business-to-consumer* segment gaan wij ons hier meer op concentreren. Het zal op korte termijn niet onze *corebusiness* worden, maar houden de ontwikkelingen wel nauwlettend in de gaten.'

Bier en wijn

Een deel van de ladingstromen voor de binnenstad laat zich lastig bundelen. Sef: 'Veel horecagelegenheden in de binnenstad worden met bier en wijn belevd door hun leverancier. Vanwege de serviceverlening, het klantencontact en de koeling. Dat zijn allemaal contactmomenten en een goede chauffeur vertelt de helft. Wij komen daar moeilijk tussen en richten ons daarom met name op winkels en kantoren. Al constateren wij wel dat de vraag ook uit dit horecasegment gestaag toeneemt. Het grootste probleem in de binnenstad van Amsterdam is het eigen

Klanten betalen niet meer voor elektrisch vervoer

vervoer en de aan- en afvoer voor de supermarkten. Maar hoe moeilijker het wordt de binnenstad binnen te komen, hoe meer bedrijven naar ons toe komen. Samen met 020 en de Cargohopper kunnen we bijvoorbeeld de Nieuwmarkt met elektrische voertuigen belevaren. Wij kunnen dan drie à vier keer per dag de stad in. Op dit moment hebben alleen wij, Dunker/020, UPS, Aad de Wit Verhuizingen en Technische Unie elektrisch materieel.' Pilots om lading voor straten of pleinen te bundelen, zijn tot nu toe volgens Frits en



Frits Peeters: 'Over 5 jaar zijn al onze stadsauto's in Amsterdam elektrisch.'

Sef geen succes geworden. Een voorbeeld is de Utrechtsestraat, waar de winkeliers niet wilden meedoen.

Uitstraling

Frits: 'Iedereen heeft nu zijn eigen distributienetwerk, waardoor er altijd meerdere transportondernemingen de binnenstad in gaan. Bij bedrijven die hulp nodig hebben bij hun leveringen in de binnenstad is er voor ons voorlopig nog genoeg te halen. Dit neemt echter niet weg dat we ook naar andere goederenstromen kijken, zoals van en naar wasserettes en de verwijdering van plastic en afval. Maar de lading moet wel schoon zijn.' Efficiënte bundeling staat altijd voorop. Sef: 'Op dat gebied is de meeste winst te halen. Daarna kun je kijken hoe je die gebundelde stromen milieuvriendelijker de stad in brengt. Bijvoorbeeld elektrisch. Klanten betalen alleen niet extra voor elektrisch vervoer, al maken ze er wel graag reclame mee. Wij rijden daarom voornamelijk met elektrische vrachtauto's vanwege de uitstraling voor ons bedrijf. Niet zozeer voor het financiële voordeel.' De broers zijn niet te spreken over het uitgiftebeleid van de gemeente; bedrijven kunnen veel te gemakkelijk een 7,5 tons dagontheffing aanvragen. Hun boodschap aan de gemeente is dan ook: 'Maak het maar moeilijker. En geef meer privileges aan ondernemers die wel willen investeren. Dat geeft meerwaarde en stimuleert tot verdere investeringen.'