

# 599

Aantal ladingdiefstallen gemeld bij de politie tot en met september.

- Ladingdiefstal blijft één van de grootste problemen waarmee de transportsector kampt.
- Over de eerste negen maanden van dit jaar is er sprake van een stijging met 12 procent in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar.
- Er werden tot en met september 599 ladingdiefstallen bij de politie gemeld.

- Geluid- en beeldapparatuur zijn het meest populair bij ladingdieven, gevolgd door computerapparatuur en kleding en schoenen.
- Uit de vorige maand door de politie gepubliceerde tussenrapportage blijkt, dat het aantal trucks zonder lading dat werd gestolen is opgelopen van 180 naar 214. Er was sprake van een daling van diefstal van voertuigen

- met lading. Daarvan werden er tot en met september 79 gestolen, tegen 123 over dezelfde periode vorig jaar.
- Het zuiden heeft het meest last van ladingdieven; uit Venlo kwamen 41 aangiftes binnen, uit Roermond 31 en uit Eindhoven 26. Heerlen (24), Bladel (21) en Veldhoven (16) zijn ook hotspots voor ladingdieven.

## rijdt hier illegaal' 'Bundelen, bundelen en nog eens bundelen'



helpt zeker, ja. Wat minstens zo belangrijk is: het kabinet gaat een miljard investeren in wat 'Beter Benutten' wordt genoemd. Dat programma behelst, naast de aanleg van meer spitsstroken en rijstroken, een betere benutting van de snelwegen door verkeersmanagement. Bijvoorbeeld door samenwerking met bedrijven die navigatiesystemen maken."

*Minister Schultz van Haegen sluit tolheffing overigens niet uit nu het rekeningrijden voorlopig van de baan is...*

„Bij hoge uitzondering. Als er al tol wordt geheven dan is dat voor nieuwe weggedeelten, een nieuwe tunnel of brug. TLN is tegen verplichte tolheffing, de chauffeur moet altijd een redelijk alternatief hebben dat gratis is."

*Ladingdiefstal blijft een almaar groeiend probleem. Het aantal diefstallen van lading is over de eerste negen maanden van dit jaar gestegen met twaalf procent. Wat kan TLN bijdragen aan de voorkoming c.q. oplossing van dit probleem?*

„Het is een groot probleem. De totale schade ligt tussen de 350 en 400 miljoen euro per jaar en dan rekening de schade aan materieel nog niet eens mee. We proberen als TLN mee te denken en nemen ook daadwerkelijk stappen. Zo hebben we deelgenomen aan het project Secure Lane in Zuid-Nederland. Op vijftien parkeer- en verzorgingsplaatsen op het traject Venlo-Rotterdam, die geleden als de meest onveilige van heel het land, zijn slimme camera's neergehangen. Daarin heeft het Ministerie van Infra en Milieu drie miljoen euro geïnvesteerd. Met succes want het aantal incidenten op dit traject is sindsdien vrijwel tot nul teruggebracht. Als TLN hebben we met vijf partners recent de Stichting Secure Lane Nederland opgericht. Daarin participeren verder de Vereniging Nederlandse Petroleumindustrie, Koninklijke Horeca Nederland, het Verbond van Verzekeraars, de verladersorganisatie EVO en de Vereniging van Beveiligingsondernemers Nederland. Samen willen we het concept Secure Lane uitrollen over heel Nederland. Om te beginnen hebben we voortzetting van het project in Brabant verzekerd want het ministerie wil dat niet blijven financieren."

*Is het verbieden van het rijden met een vrachtwagen met huif niet ook een probaat middel tegen ladingdiefstal. Uit de cijfers van de politie blijkt dat verreweg de meeste diefstallen gebeuren via de methode van zeilsnijden.*

„Nee, dat is de oplossing niet. Het jaagt transporteurs op kosten, die ze niet kunnen doorberekenen aan hun klanten. En als dieven moeilijker bij de lading kunnen komen, neemt het gevaar voor de chauffeur toe. Die wordt dan opwacht en bedreigt de deuren te openen. Transporteurs kunnen zelf ook een rol spelen door nog beter op te letten wie ze aannemen. Want in de praktijk blijkt dat dieven vaak zijn getipt over een truck waardevolle lading. Ze weten doorgaans precies wat waar ze zijn moeten en wat ze hebben willen."

### 'Voor rijexamen verplicht één uur rijden in truck'

**T**ransport en Logistiek Nederland (TLN) wil dat alle aanstaande automobilisten en motorrijders - 200.000 doen er jaarlijks examen - ervaring opdoen met vrachtauto's in het verkeer. Volgens de belangenorganisatie moeten alle examenkandidaten ook één uur rijles krijgen op een vrachtauto. Op deze manier bestaat volgens TLN meer onderling begrip tussen medeweggebruikers waardoor de verkeersveiligheid verbetert. „Zodat de aankomende automobilist zelf ervaart hoe het voor een vrachtwagenchauffeur voelt als een automobilist op het laatste moment besluit in te voegen", zei TLN-voorman Alexander Sakkers onlangs op het TLN-congres. Minister Schultz van Haegen, als gastspreekster aanwezig, reageerde positief. Evenals haar partijgenoot, VVD-parlementariër Charley Aptroot. Maar Aptroot merkt wel op, dat het behalen van het rijbewijs door deze uitbreiding van de opleiding niet duurder mag worden. „TLN is slim genoeg daar iets op te bedenken."

Eric Janse de Jonge heeft drie jaar de stedelijke distributie-kar getrokken. „We merken dat het balletje rolt."

door Maarten van de Rakt

**H**et karwei zit er op voor de Ambassadeur Stedelijke Distributie, Eric Janse de Jonge uit Engelen. De afgelopen drie jaar trok de voormalige Brabantse gedeputeerde en het voormalig Eerste Kamerlid (CDA) de kar: op de rails zetten van de voorraad van winkels. Probleem is dat vrachtwagens en bestelbussen vaak moeite hebben de stad in te komen. De totale vervoersstroom is allesbehalve efficiënt en daardoor niet duurzaam. Onlangs zette de ambassadeur een punt achter zijn termijn met de overhandiging van zijn eindadvies aan de minister. „Een stevige impuls is gegeven aan het denken en handelen in het belang van leefbare, toekomstbestendige binnensteden. Van de zestig grote- en middelgrote gemeenten met meer dan 65.000 inwoners zijn er inmiddels veertig actief", constateert Janse de Jonge. „We merken dat het balletje aan het rollen is. Gemeenten, vervoerders en verladers, winkeliers en Connexxion hebben elkaar op veel plaatsen gevonden in convenanten en afspraken." Een aantal gemeenten heeft of ziet geen problemen. Janse de Jonge vermoedt dat de reden een gebrek aan urgentie, bestuurlijke durf of ambtelijke capaciteit is. Daarnaast vinden winkels het vaak belangrijker dat klanten voor de deur kunnen parkeren. „Ook voor veel vervoerders is samenwerking in het stadsvervoer nog geen noodzaak. Iedereen die een doos moet afleveren kan nog steeds terecht in de binnenstad. Zolang leveranciers ook inefficiënte transporten blijven betalen en geen gebruik willen maken van stadsspecialisten voor kleine zendingen zal een verbijsterende hoeveelheid vrachtverkeer met slechts enkele zendingen in de steden blijven rondrijden", legt Janse de Jonge de vinger op een zere plek. In het verleden haalden gemeenten vooral beperkende maatregelen uit de kast zoals venstertijden en voertuigbeperkingen. Dat lever-



Eric Janse de Jonge.

de regelmatig conflictsituaties op. „Nu zien we meer stimulerende instrumenten, zoals laad- en losvoorzieningen, vrachtwagenparkeerplaatsen en uitgestippelde logistieke routes." De kern van de oplossing is volgens de ambassadeur 'bundelen, bundelen en nog eens bundelen'. „Bij het bundelen van pakketten en vervoersstromen wordt direct en voor alle partijen winst gemaakt." Hij noemt een aantal geslaagde initiatieven van gebundelde levering op de 'laatste mijl', waaronder lokale distributiemagazijnen in Tilburg, Den Bosch, Nijmegen, Zutphen en Deventer. Ook sommige leveranciers zetten hun beste beentje voor. Wehkamp en Amazon bieden klanten diverse opties, zoals bezorgen via een verzamelpunt in de buurt of op een gekozen tijdstip. Ook Albert.nl stuurt op specifieke aflevermomenten. De helft van het vervoer in de stad is afkomstig van grote vervoerders, de andere helft van zeer vele kleintjes. Met intelligente transportsystemen kan dat versnipperde verkeer beter en efficiënter in en uit de stad worden geleid. Elke stad heeft zijn eigen specifieke problematiek, zo concludeert Janse de Jonge. „Eén ideale oplossing bestaat niet. Het gaat om de juiste mix van maatregelen per stad. Een combinatie van oplossingen op het terrein van beleid, logistiek en techniek. Als die mix er is, is er voor alle partijen winst. De kansen liggen voor het oprapen. Alle betrokken partijen, gemeenten, winkeliers, vervoerders en verladers, zijn nu aan zet."

TLN-voorman Sakkers verwacht een groei van het wegvervoer tot 2025 met 30 tot 50 procent, tenminste als de economie weer goed op gang komt.

*Het huidige wegnennet is daar niet op berekend, zo lijkt het. Al is de filedruk in het derde kwartaal van dit jaar met 30 procent gedaald, terwijl het gebruik van de snelwegen kilometers gemeten met 2 procent toe nam. De maatregelen die het kabinet heeft genomen, helpen dus?*

„Er is 500 miljoen euro extra beschikbaar voor infra en er komen extra rijstroken bij met een totale lengte van 800 kilometer. Dat