

FILES DESKUNDIGEN WAARSCHUWEN VOOR EEN LOGISTIEK INFARCT

Retourpakketjes maken verkeer nog veel drukker

Dat het steeds drukker wordt op de Nederlandse wegen weet iedereen die auto rijdt. Niet alleen het mentale welzijn van de automobilist lijdt daaronder, vooral ook de economie. Een logistiek infarct dreigt.

Geert Nijland

Breda

Beseft de online-shopper wel wat het betekent als een pakketje wordt teruggestuurd? Volgens Schelte Halma van Wehkamp onvoldoende. Hij zei dat afgelopen week tijdens het Transportdebat op de Breda University of applied sciences (BUas). „Weet u hoeveel mensen hun bestelling retour zenden”, vroeg Halma de aanwezigen. „Ongeveer de helft”, antwoordde hijzelf meteen. Dat is vervelend voor Wehkamp, want het bedrijf moet alles wat terugkomt weer controleren en opnieuw verpakken. „In principe gooien we niets weg en verkopen we de binnengekomen goederen weer”, zei Halma.

Aan retourzending een prijskaartje hangen

Maar het is nog vervelender voor de Nederlandse economie in het algemeen, want al die pakjes moeten ook weer vervoerd worden over de toch al zeer drukke wegen. Sinds dit jaar rekent Wehkamp vijftig cent per retourzending. Halma: „We willen dat de klant twee keer nadenkt voordat hij iets bestelt. Dat scheelt enorm veel overlast.”

Directeur Leo Kemps van het Logistics Community Brabant (LCB), gevestigd op de campus van BUas in Breda, zei dat een betere samenwerking in de transportsector pas echt zoden aan de dijk zou zetten in de bestrijding van de groeiende files. „Eigenlijk wordt er nu amper samengewerkt”, voegde hij eraan toe.

Het fileleed blijft niet beperkt tot de snelwegen. Ook steden kampen steeds vaker met opstoppingen. Volgens LCB-manager Ruud Weijmans (leefbare stad) kan een in Breda ontwikkelde 'digitale atlas' helpen stedelijke logistieke problemen te voorkomen.

Op een website worden op een plattegrond alle actuele data die relevant zijn voor het weggebruik verzameld. Zo geven vervoerders bijvoorbeeld aan wanneer zij een stad binnenrijden en kan de organisatie van een evenement aangeven hoeveel bezoekers er op welk tijdstip verwacht worden.

Digitale atlas straks voor iedereen

Als het aan de LCB ligt, wordt deze digitale atlas op termijn openbaar. Iedereen zou er gecontroleerd gegevens in moeten kunnen voeren of deze raadplegen. Op deze manier kunnen niet alleen verkeers-



▲ De verkeersdrukte, ook in Brabant, dreigt onbeheersbaar te worden, vrezende deskundigen. FOTO PETER HILZ/HOLLANDESE HOOGTE

stromen beter gereguleerd worden, maar dus ook mensenmassa's die naar evenementen of demonstraties komen. Weijmans: „Alles komt er *realtime* in samen. Ook de uitstoot van CO₂ kan op deze manier gemonitord worden.”

Dat laatste is geen detail, want die uitstoot moet naar beneden. „Maar de overgang van fossiele brandstof naar elektriciteit gaat in Nederland sneller dan in andere landen. In de praktijk levert dat problemen op”, zei EU-parlementslid Caroline Nagtegaal (VVD). Met andere woorden: over de grens kunnen onze goede bedoelingen al snel stranden.



We willen dat de klant twee keer nadenkt voordat hij iets bestelt. Dat scheelt enorm veel overlast

– Schelte Halma, Wehkamp

Is de hyperloop (zie kader), waaraan studenten van de TU in Delft werken, een duurzaam alternatief voor het drukke weg- en spoorvervoer? Volgens student Sebastiaan Reinders wel. „Elk jaar hebben we weer een realistischer prototype ontwikkeld. Ook wordt er veel onderzoek gedaan om de hoge aanlegkosten naar beneden te brengen.”

Met 600 kilometer per uur door een buis

Dylan Koenders (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) denkt niet dat die supersonische hyperloop een alternatief kan worden voor het vrachtverkeer over de weg of het spoor. „Goederen met minimaal 600 kilometer per uur door een buis schieten, daar kleven te veel risico's aan”, zei hij. „Maar kennis en innovatie zijn wel cruciaal in de aanpak van de verkeersproblematiek. Tot 2050 zien we een enorme toename van het verkeer. Het gaat om tientallen procenten. Er moet dus echt iets gebeuren.”

Hyperloop: met een rotgang door een buis

Met de hyperloop van Amsterdam naar Parijs in twintig minuten? Ja, dat is wat snelheid betreft een alternatief voor het vliegtuig en zeker voor de auto. De capsules worden door magnetisme op snelheid gebracht. Het systeem is technisch te realiseren, maar de aanleg is duur

en wie wil zo'n buis in het landschap zien?

Toch komt er bij Groningen een hyperloop-onderzoekscentrum met een drie kilometer lange testbaan.

Zelfs Elon Musk ziet er brood in en zette eerder al een eigen onderzoek op.



▲ Een impressie van de hyperloop die door de TU in Delft is ontwikkeld.