Gemeente Amsterdam

Verslag overleg Jumbo – Gemeente over laden en lossen Jumbo in

Aan	Aanwezigen
Van	5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl
Datum	14 december 2022
Pagina	1 van 3
Vergadering	8 december 2022 Online/Teams
Aanwezig	5.1, 2, e (Team supply-chain Jumbo) 5.1, 2, e (afdeling Vastgoed Jumbo) 5.1, 2, e 5.1, 2, e Sloterdijk-Centrum, GA), 5.1, 2, e (verkeersontwerper GA), 5.1, 2, e 5.1, 2, e (openbare ruimte ontwerper GA)
Afwezig	
Onderwerp	Laden en lossen bij Jumbo project Crossroads Sloterdijk-Centrum

1 Inleiding

Aanleiding voor dit door de gemeente Amsterdam georganiseerde overleg is de zorg die er is over de verkeersveiligheid bij het laden en lossen van de Jumbo die thans in aanbouw is.
De deelnemers stellen zich aan elkaar voor.

2 Gangbare praktijk t.a.v. transport en laden en lossen bij Jumbo supermarkten

5.1, 2, e licht toe hoe de bevoorrading in zijn werk gaat.

- De Jumbo-supermarkten in Amsterdam worden vanuit distributiecentrum Woerden bevoorraad.
- Uitzondering is diepvriesprodukten (vanuit Raalte) en de dagverse bakkersprodukten (die worden niet door Jumbo gedaan, maar door de bakkers).
- Om bedrijfseconomische en milieutechnische redenen wordt als principe gehanteerd dat de wagens zo vol als mogelijk zijn, zowel bij de heenrit (verkoop-produkten) als bij de terugrit (afvalprodukten).
- Bevoorrading vindt bij voorkeur vroeg in de ochtend plaats, voor de ochtendspits. Maar het is niet uit te sluiten dat er ook op andere tijdstippen wordt bevoorraad.
- Bij supermarkten van de omvang van die in Crossroads wordt bij voorkeur bevoorraad met trekker-oplegger (16,5 meter lang). Het gaat dan om gemiddeld 1,5 wagens per dag (3 per 2 dagen). Bakwagens (10,5 meter) zijn een alternatief.
- In principe is er geen bijrijder.

- De chauffeur rijdt alleen en helpt niet mee bij het laden en lossen, dat gebeurt door het supermarktpersoneel.
- Er is een “control tower” in elke supermarkt vanwaar je op elk moment kan zien waar de vrachtwagens zich bevinden. Dit system zorgt ervoor dat de supermarktmedewerkers precies op tijd de vrachtwagen ontvangen, en er wordt voor gezorgd dat vrachtwagens niet op elkaar hoeven te wachten bij de supermarkt.

3. Openbare ruimte ontwerp en verkeersveiligheid

5.1, 2, e geeft aan dat bij het ontwerpproces van Crossroads al de nodige aandacht is geweest voor het laden en lossen in relatie tot verkeersveiligheid. De ontwikkelaar heeft Goudappel Coffeng hiervoor een rapport laten opstellen. Naar aanleiding van dat rapport is de ingang verplaatst naar de lokatie waar die nu zit.
5.1, 2, 5.1, 2, e en 5.1, 2, e lichten het openbare ruimte ontwerp toe. In het (autoluwe) toekomstige Lutonhof bevindt zich slechts 1 parkeergarage. Het hof is enkel toegankelijk (in-en uitrijden) via de toegangsweg langs de distributie van de Jumbo. Onder het viaduct zijn verder nog veel fietsenrekken ingepland, alsmede een plek voor skatende en free-runnende jongeren.

5.15.1, 2, e zoomt in op de verkeerssituatie ter plaatse. Hij heeft zowel een trekker-oplegger als bakwagen in kaart gebracht middels de gangbare rijcurven. Zijn conclusie is dat een trekker-oplegger in theorie net zou passen qua rijcurves (indien de chauffeur stapvoets rijdt), maar dat dit risicovol is. Niet alleen vanuit verkeersveiligheid (zicht op omgeving) maar ook vanwege het risico op het raken van de pilaren van het treinviaduct indien de chauffeur de bocht te ruim of te krap neemt. Je zou dit niet moeten willen.
De gemeente concludeert dat het gebruik van de stuk kleinere bakwagen een goed te managen beperkt verkeersveiligheidsrisico heeft bij het achteruitrijden. Ook omdat deze beweging sneller en makkelijker gaat, waardoor er minder blokkade van de weg plaatsvindt. Dit weegt zeker op tegen het feit dat er dan 4 a 5 bakwagens per dag komen (tegen 1,5 bij de trekker-oplegger).

Voor wat betreft het openbare ruimte ontwerp zal de gemeente nog goed moeten kijken dat er geen skate-plekken te dicht bij de laad- en losbewegingen worden gepland.
Ook zal de gemeente nog nadenken over venstertijden, waarbij een goede balans moet worden gevonden tussen bedrijfsvoering (bakwagens betekent meer vrachtwagens per dag) en drukte op de Zaventemweg/het Lutonhof.

4. Conclusies

In gezamenlijkheid worden de volgende conclusies getrokken:

- Bevoorrading van de supermarkt in project Crossroads moet, net als binnen de ring A10, met bakwagens (10,5 meter) plaatsvinden. De

trekker-oplegger combinatie (16,5 meter) is te risicovol vanuit verkeersveiligheid en het risico op aanrijden van het treinviaduct.
- Dat betekent kostentechnisch wat voor de Jumbo, dus 5.1, 2, e zal dat intern moeten bespreken.
- Er zal gewerkt moeten worden met venstertijden die een balans vormen tussen bedrijfsmatige uitvoerbaarheid en drukte/veiligheid.
- En het kan helpen als er door belijning op de weg duidelijk wordt gemaakt waar de steekbeweging wordt gemaakt door de bakwagen. Het helpt de chauffeur en het geeft aan voetgangers en fietsers aan dat deze ruimte vrij moet blijven.

5. Afspraken

- Op 7 december van 14.00-15.00 uur vindt een vervolgafspraak plaats. Dan maken we concrete afspraken.
- De gemeente maakt een voorstel voor venstertijden.
- De gemeente maakt een voorstel voor belijning en/of andere hulpmiddelen voor chauffeur en voetgangers.
- 5.1, 2, e bespreekt de bevoorrading met bakwagens intern.