



Gemeente Amsterdam



ACTIEPLAN

SLIMME EN SCHONE STEDELIJKE DISTRIBUTIE AMSTERDAM



nieuwamsterdamsklimaat

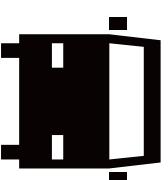


xxx
Gemeente Amsterdam

ACTIEPLAN
SLIMME EN SCHONE
STEDELIJKE DISTRIBUTIE
AMSTERDAM

INHOUD

SAMENVATTING	5
1 INLEIDING	7
1.1 Achtergrond	7
1.2 Amsterdamse context	7
1.3 Doelstelling	8
1.4 Betrokken partijen en procesgang	13
2 PROBLEMATIEK EN AANPAK	15
2.1 Spelers en rollen	15
2.2 Feiten en cijfers	16
2.3 Aanpak	20
3 MAATREGELEN UITGEWERKT	25
3.1 Faciliteren van het structureel toepassen van dagranddistributie	26
3.2 Financieel ondersteunen van de aanschaf van schone voer- en vaartuigen	30
3.3 Stimuleren van gebundelde bevoorradingsconcepten	32
3.4 Stimuleren van slimme bevoorradingsconcepten in winkelstraten	34
3.5 Effectiever maken van het gebruik van laad- en losplaatsen	35
3.6 Regisseren van de ontwikkeling van overslaglocaties	38
4 ORGANISATIE EN FINANCIËN	41
4.1 Organisatie	41
4.2 Financien	43





SAMENVATTING

De gemeente Amsterdam maakt werk van een schone lucht en een leefbare stad waar het goed ondernemen is. In dat kader is dit actieplan Slimme en Schone Stedelijke Distributie Amsterdam opgesteld. In dit actieplan staan de maatregelen die wij de komende twee jaar nemen om te komen tot een meer duurzame bevoorrading van de winkels en horecaondernemingen, vooral in het gebied binnen de milieuzone voor vrachtauto's.

Onze doelstelling: Amsterdam streeft naar betere luchtkwaliteit, een verkeersveiliger stad, betere doorstroming en minder geluidsoverlast door de inzet van slimme bevoorrading (bundelen van goederen en spreiding van vrachtkverkeer) en schonere transportmiddelen.

Deze doelstelling willen wij realiseren langs drie lijnen:

- 1 Het spreiden van vervoerbewegingen in de tijd,** waardoor de congestie in de spits afneemt en vervoerders efficiënter kunnen bevoorraden.
- 2 Het verminderen van het aantal transportbewegingen** door het bundelen van inefficiënte bevoorradingstromen, met name van zelfstandige winkeliers en horecaondernemers.
- 3 Een verschuiving in de modalsplit** naar schone vrachtauto's en bestelauto's en naar bevoorrading over water en per vrachtfiets.

In dit plan worden hiervoor de volgende maatregelen voorgesteld:

1. Faciliteren van het structureel toepassen van dag-randdistributie.
2. Financieel ondersteunen van de aanschaf van schone voer- en vaartuigen.
3. Stimuleren van gebundelde bevoorradingsconcepten.
4. Stimuleren van slimme bevoorrading in winkelstraten.
5. Effectiever maken van het gebruik van laad- en losplaatsen.
6. Regisseren van de ontwikkeling van overslaglocaties.

De verdere uitwerking van de maatregelen vindt plaats in nauwe samenwerking met de verantwoordelijke en uitvoerende marktpartijen in stedelijke distributie, waarbij de kansen en risico's van de genoemde maatregelen nauwkeurig in beeld worden gebracht zodat over de uitvoering een weloverwogen beslissing kan worden genomen.

Dit actieplan is een uitwerking van het eerder door ons opgestelde Actieplan Goederenvervoer en Plan van Aanpak Elektrisch Vervoer. De uitvoering vindt plaats binnen de hierbij al eerder vastgestelde budgetten.

Amsterdam, 16 februari 2010



INLEIDING

In dit hoofdstuk gaan wij allereerst in op de achtergronden voor dit actieplan (paragraaf 1.1) en op de Amsterdamse context (paragraaf 1.2). Daarna lichten wij toe wat 'slimme en schone stedelijke distributie' inhoudt en wat onze doelstelling is (paragraaf 1.3). Vervolgens gaan wij in op de betrokken partijen en de procesgang (paragraaf 1.4).

1.1 ACHTERGROND

Voor de bewoners moet de stad leefbaar en veilig zijn. De bezoekers verblijven graag in een prettig woon- en winkelgebied en voor de ondernemers is een vtaal economisch klimaat van groot belang. De Bevoorrading van warenhuizen, supermarkten, winkels en horegelegenheden is nodig voor het economisch functioneren van onze stad, maar botst met het maatschappelijk belang van een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving. De transportsector spannt zich in om goederen zo optimaal mogelijk de stad in te krijgen, maar dit kan nog efficiënter.

Uit diverse studies, onder meer in opdracht van de ambassadeur stedelijke distributie, blijkt dat een gerichte aanpak van het bevoorradingsverkeer kan leiden tot minder vrachtauto's in stadscentra, en een daarmee samenhangende verbetering van de luchtkwaliteit, verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid en kostenverlaging voor het betrokken bedrijfsleven.

¹ EVO: vereniging van en voor verladers, ontvangers en eigen vervoerders; KNV Goederenvervoer: werkgemeenschappelijke van de grotere beroepsgoederenvervoerbedrijven en logistieke dienstverleners; TLN: Transport en Logistiek Nederland.

² De beaarnaming Kwaliteitsnet Goederenvervoer is recent gewijzigd in Voorkeursnet Goederenvervoer.

1.2 AMSTERDAMSE CONTEXT

Op landelijk niveau zijn in 2007 tussen het Rijk, de gemeenten en EVO, KNV Goederenvervoer en TLN¹ de volgende afspraken gemaakt in het convenant Stimulering Schone Vrachtauto's en Milieuzoening:

De gemeenten spannen zich in om metbelanghebbenden afspraken te maken ter bevordering van schoner, efficiënter, sneller en stiller stedelijk goederenvervoer voor de vrachtauto's die voldoen aan de toegangscriteria voor de milieuzone. De afspraken bestaan concreet uit: het opstellen van een bevoorradingsprofiel, het verbeteren van de doorstroming van het goederenvervoer door het aanwijzen en inrichten van een Kwaliteitsnet Goederenvervoer², het onderzoeken van de mogelijkheid of wenselijkheid van vernieuwing van de venstertijd, het aanspreken en actief betrekken van winkeliers ten einde een optimaal gebruik van de bestaande venstertijden mogelijk te maken en het verder verbeteren van de logistieke efficiency-mogelijkheden van het goederenvervoer.

End 2007 zijn deze afspraken in Amsterdam vertaald naar het convenant Milieuzone Goederenvervoer Amsterdam, tussen de gemeente, TLN, EVO, Kamer van Koophandel Amsterdam en ondernemersvereniging ORAM.

Landelijk is recentelijk ook een ambassadeur stedelijke distributie aangesteld. De Ambassadeur Stedelijke Distributie behartigt de belangen van de gebruikers van stedelijke centra, waaronder de bewoners, het winkelend publiek, de winkeliers, de vervoerders en de gemeente. Daarmee is gekozen voor een benadering die erop is gericht om op een onafhankelijke manier de belangen van alle gebruikers van stedelijke centra te behartigen en met elkaar te verbinden. Dit komt tot uitdrukking in de werkwijze van de ambassadeur: Hij brengt mensen bij elkaar, bevordert de samenwerking en verbindt mensen op het thema van stedelijke distributie.

Met dit Amsterdams actieplan sluiten wij aan bij de aanpak van de ambassadeur en zijn streven naar een uniform kader: Amsterdam wil hierin een voortrekkende rol spelen.

Amsterdam streeft naar een betere luchtkwaliteit, een aanzienlijke reductie van de CO₂-uitstoot, een betere bereikbaarheid en een internationaal aantrekkelijke stad voor bewoners en innovatieve ondernemers. De maatregelen hiervoor op het gebied van (goederen)vervoer zijn vastgelegd in:

1. Actieplan Goederenvervoer (2007).
2. Plan van Aanpak Elektrisch Vervoer (2009).

In beide plannen zijn acties opgenomen die zijn gericht op duurzame stedelijke distributie. Het gaat dan met name om andere manieren van vervoerraden (over water, per fiets, per tram, door straatmanagement e.d.), een subsidieregeling voor elektrisch vervoer en overslaglocaties voor (elektrische) stedelijke distributie.

In het actieplan dat nu voor u ligt, zijn de afspraken en ideeën uit de hierboven genoemde gemeentelijke convenanten en plannen met de sector uitgewerkt in concrete acties voor verbetering van de stedelijke distributie. Het economisch functioneren van de stad wordt daarbij gewaarborgd.

³ De vervoersroom voor bouwwerkzaamheden is aanzienlijk, maar leent zich minder voor bundeling of andere optimalisatie. Toch is het idee dat ook hier winst valt te boeken. Bekijken wordt of hiervoor in 2010 vanuit GoVetA (GoederenVervoerAanstaad) in Amsterdam een pilot kan worden uitgevoerd. De uitkomsten worden te zijner tijd bij dit actieplan betrokken.

1.3 DOELSTELLING

Onder 'stedelijke distributie' verstaan wij:

De distributie van goederen naar bedrijven en instellingen in de binnenstad en de kernwinkergebieden (winkels, horeca, kantoren en andere bedrijfsmatige activiteiten), inclusief het ophalen van retourgoederen en afval bij bedrijven in hetzelfde gebied.

Goederenstromen voor de bouw en bijvoorbeeld verhuizingen vallen hier dus buiten.³ In beginsel is dit actieplan gericht op de gehele stad. Onze aandacht gaat echter vooral uit naar het gebied binnen de milieuzone vrachtauto's.

De doelstelling voor duurzame stedelijke distributie:

Amsterdam streeft naar betere luchtkwaliteit, een veiliger stad, betere doorstroming en minder geluidsoverlast door de inzet van slimme bevoorrading (bundelen van goederen en spreiding van vrachtkverkeer) en schonere transportmiddelen.

Om deze doelstelling te bereiken worden de volgende maatregelen voorgesteld, die zijn uitgewerkt in hoofdstuk 3:

1. Faciliteren van het structureel toepassen van dag-randdistributie.
2. Financieel ondersteunen van de aanschaf van schone voer- en vaartuigen.
3. Stimuleren van gebundelde bevoorradingconcepten.
4. Stimuleren van slimme bevoorrading in winkelstraten.
5. Effectiever maken van het gebruik van laad- en losplaatsen.
6. Registreren van de ontwikkeling van overslaglocaties.

De uitvoering van deze maatregelen moet er toe leiden dat er in 2012 binnen de milieuzone voor vrachtauto's structureel minder vrachtwagenbewegingen zijn voor de bevoorrading van winkels en horecaondernemingen, dat een substantieel deel van de bevoorrading van grootwinkelbedrijven buiten de spits plaatsvindt, en dat de bevoorrading vaker met emissievrije voer- of vaartuigen wordt uitgevoerd.







1.4 BETROKKEN PARTIJEN EN PROCESGANG

Dit actieplan is tot stand gekomen in overleg met de sector. Het concept is geaccordeerd door de Werkgroep Actieplan Goederenvervoer, met als deelnemers TLN, EVO, Kamer van Koophandel Amsterdam, MKB, ORAM, Milieucentrum Amsterdam, Stadstregio Amsterdam en Stadsdeel Centrum. Zij ondersteunen de acties in dit plan. De afgelopen jaren is de samenwerking gegroeid; een belangrijke voorwaarde om tot verbeteringen te komen.

- Op de weg naar een schoner en slimmer goederenvervoer hebben gemeente en bedrijfsleven ook in 2009 al stappen gezet. Bijvoorbeeld:
- De invoering van de milieuzone voor vrachtauto's.
 - De aanschaf van elektrische voertuigen door De Kwaker, 020 Stadsdistributie / Duncker en Peeters Vervoerscentrale.
 - De start van een pilot met aangepaste versterftijden voor elektrisch vervoer.
 - De innovatieve afhalinzameling met elektrisch vervoer door Van Ganswinkel in de Utrechtsestraat.
 - De uitgevoerde pilots voor dagranddistributie in de Amsterdamse binnenstad.
 - De verkenning van nieuwe concepten zoals Binnenstadservice.nl en CargoHopper.
 - De ontwikkeling van een elektrische vrachttreks.

Een aantal van deze acties is in de kaderteksten in dit actieplan kort beschreven.





2

Venstertijden en verkeersveiligheid

In Amsterdam gelden op een groot aantal plaatsen venstertijden voor het bevoorradingsverkeer. Door deze maatregel ontstaat een veilig winkelgebied. De Keerzijde is dat hiermee de piek in het vrachtverkeer samenvalt met bijvoorbeeld de piek in schoolgaande fietsers. Deze aspecten worden meegewogen in de optimalisatie van de stedelijke distributie.

PROBLEMATIEK EN AANPAK

In dit hoofdstuk schetsen wij de rol van de verschillende spelers in de stedelijke distributie (paragraaf 2.1) en sommen we de belangrijkste feiten en cijfers op voor Amsterdam (paragraaf 2.2). Vervolgens formuleren wij de aanpak om in deze stad tot een slimmere en schonere stedelijke distributie te komen (paragraaf 2.3).

2.1 SPELERS EN ROLLEN

Voor de bewoners moet de stad leefbaar en veilig zijn. In de keten van stedelijke distributie onderscheiden wij de volgende spelers⁴:

- **Leveranciers** - verkopen goederen aan winkeliers en leveren deze zelf af bij de winkels of besteden dit uit aan een vervoerder. Leveranciers willen hun goederen zo snel en efficiënt mogelijk (laten) afleveren, tegen zo laag mogelijke kosten.
- **Vervoerders** - leveren namens leveranciers goederen af bij winkeliers en nemen retourgoederen en vaak ook afvalkarton en -plastic mee terug. Ook vervoerders hebben belang bij snelheid, efficiëntie en zo laag mogelijke kosten.
- **Winkeliers en horecaondernemers** - willen producten en diensten aan hun klanten verkopen in een aantrekkelijke omgeving. De aan- en afvoer van goederen is een ondersteunend proces, waarvoor vaak minder aandacht is. Winkeliers verkopen hun klanten niet graag 'nee' en vinden het belangrijk dat zij de juiste hoeveelheid goederen op tijd ontvangen. Verder moet de bevoorradings- en bedrijfsprocessen zo min mogelijk verstoren.
- **Binnenstadbewoners** - hebben er vaak bewust voor gekozen om in het centrum te gaan wonen. De nabijheid van allerlei voorzieningen, waaronder winkels en horeca, is voor hen een pluspunt. Dit zorgt echter ook voor bevoorradingsverkeer. Bewoners hebben er belang bij dat dit hun woonklimaat (verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, nachtrust) zo min mogelijk aantast.
- **Klanten** - kopen bij de winkeliers en genereren daarmee de winkelbevoorrading. Klanten zijn gebaat bij een breed aanbod, maar hebben ook belang bij een aantrekkelijk en verkeersveilig gebied waar het prettig winkelen is.
- **De gemeente** - streeft naar een goed functionerende stad en vanuit die optiek naar een vitaal en aantrekkelijk winkelgebied, waar mensen prettig kunnen winkelen, werken én wonen. De gemeente stelt met haar beleidskaders voor de bevoorrading, faciliteert dit met de uitvoering van haar beleid en is voor alle betrokken partijen aanspreekpunt.

⁴ Gebaseerd op de rapportage Regionale Bevoorrading Stadregio Amsterdam.



De Kweker eerste elektrische distributeur in Amsterdam

In april 2008 is door de firma De Kweker, gevestigd op het Food Center, de eerste elektrische bestelauto in gebruik genomen en is een nieuwe bezorgdienst gestart voor ondernemers. De Kweker is daarmee een pionier op het gebied van elektrische bevoorrading voor Amsterdam.

2.2 FEITEN EN CIJFERS

Voor de stedelijke distributie zijn er binnen de Ring A10 in Amsterdam ⁵:

- dagelijks 20.000 bewegingen van vrachtwegverkeer;
- op 40.000 afleverpunten;
- die per week 260.000 zendingen ontvangen;
- met gemiddeld 6,5 leveringen per adres;
- in totaal goed voor 120.000 m³ goederen.

Om deze goederenstromen goed te laten verlopen, heeft Amsterdam onder andere de volgende regeling voor vrachtwegverkeer ingevoerd:

- Sinds 1996 is het in de binnenstad van Amsterdam buiten de vrachtwegverboden voor verkeer zwaarder dan 7,5 ton.
- Het gebied binnen de Ring A10 is een milieuzone voor vracht-

autos. Oude vrachtauto's en vrachtauto's zonder roeffilter zijn hier niet toegestaan omdat ze een relatief grote bijdrage leveren aan de vervuiling van de lucht. Uitzondering hierop zijn Amsterdam-Noord en enkele bedrijventerreinen. Vanaf 2010 is de milieuzone alleen toegankelijk voor vrachtauto's met een Euro 4 of Euro 5 dieselmotor of een Euro 3 met roeffilter, mits niet ouder dan 8 jaar.

- Voor bepaalde gebieden en bepaalde laad- en losplaatsen gelden vensterperioden: vaste periodes van de dag waarin het bevoorradingsverkeer toegang krijgt om te laden en te lossen. Buiten de vensterrijden is dit niet toegestaan.

Belangrijke randvoorwaarde voor een goede afwikkeling van deze verkeersstromen is een goede infrastructuur. Hiervoor is in november 2009 het Voorkeursnet Goederenvervoer Amsterdam

⁵ Volgens onderzoek van DWV en ingenieursbureau DHV.

vastgesteld. Doel is het vrachtwegverkeer op de meest gebruikte routes op een verkeersveilige en soepele wijze te laten doorrijden en de overlast voor de omgeving qua hinder, lucht en geluid zo veel mogelijk te verminderen.

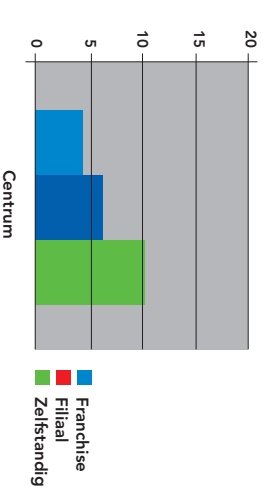
Om de kenmerken van de stedelijke distributie beter in beeld te krijgen is er in 2007 een bevoorradingsprofiel ⁶ opgesteld. Hiervan volgt het volgende beeld van de goederenstromen in de (binnen)stad:

- Doordat er in het cluster Noord-West (Haarlemmerstraat, Haarlemmerdijk en Spaarndammerstraat) veel zelfstandige zijn gevestigd, kent het gebied relatief veel bevoorradingsritten. Zelfstandigen hebben veel leveranciers (10 en veel leveringen per week (gemiddeld 8 à 10). Franchisenemers en filiaalhouders hebben minder leveranciers (gemiddeld maar 2 à 3) en minder leveringen (5). Het cluster Centrum (Kalverstraat, Leidschestraat, Koningsplein en Leidseplein) wordt gemiddeld bezocht door naar schatting 1.000 bevoorradingsvoertuigen per week, waarvan 70% vrachtwoertuigen (dus zwaarder dan 3,5 ton). Het cluster Noord-West wordt gemiddeld bezocht door 1.150 bevoorradingsvoertuigen per week, waarvan 50% vrachtwoertuigen.
- 72% van het vrachtwegverkeer is bestelverkeer. In gebieden met veel zelfstandige winkeliers bestaat dit verkeer vaak uit oudere voertuigen.
- De instelling van de milieuzone voor vrachtauto's heeft een significant reducerend effect op de uitstoot van vrachtwagens en het bevoorradend verkeer.
- 70% van de chauffeurs bevoorradt alleen in Amsterdam, 30% ook in andere gemeenten.
- De bevoorradingsrijden is gelijkmatig over de week verdeeld. In gebieden met vensterrijden is dit beperkt tot bepaalde periodes van de dag.
- De netto vensterrijden is beperkt doordat de goederenontvangst bij zelfstandige winkeliers later start dan bij filiaalhouders en franchisenemers. Een kwart van de zelfstandigen kan de goederen eerder ontvangen; driekwart ziet die mogelijkheid niet.

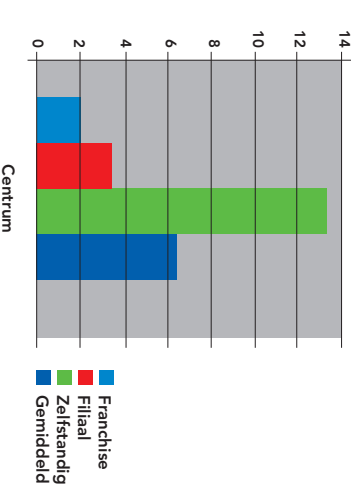
⁶ Zicht op bevoorrading. Onderzoek naar stedelijke distributie in Amsterdam, DHV, mei 2007.

Uit het bevoorradingsprofiel blijkt dat zelfstandige winkeliers gemiddeld aanzienlijk meer leveringen ontvangen en beduidend meer leveranciers hebben dan franchisenemers en filiaalhouders:

Gemiddeld aantal leveringen per week



Aantal leveranciers





De conclusie is dat de bevoorradings van de supermarkten en warenhuizen, industrieel de franchisewinkels, vrijwel altijd zeer efficiënt georganiseerd is. Dat geldt niet voor de bevoorradings van de zelfstandige winkeliers en horecaondernemers. Hiervat nog veel te winnen.

Op basis van het bevoorradingsprofiel zijn in het rapport 'Zicht op bevoorradings' de volgende aanbevelingen gedaan:

- Combineer de milieuzone voor vrachtauto's met compenserende en stimulerende maatregelen zoals het Voorkeursnet Goederenvervoer en andere manieren van bevoorraden.
- Benoem logistieke routes en faciliteer het vrachtkverkeer daarmee selectief⁷.
- Zoek naar private animo in het streven naar bundeling door vervoerders; het succes hangt namelijk sterk af van de bereidwilligheid van individuele private partijen.
- Agendeer eerdere goederenontvangst, waardoor de versterktijden beter beant kunnen worden en er buiten de versterktijden onder voorwaarden met PIEK (stil) materieel bevoorrad kan worden.
- Zorg voor een betere benutting van versterktijden, waardoor het goederenvervoer beter gespreid kan worden.

⁷ Deze maatregel is inmiddels uitgewerkt in het Voorkeursnet Goederenvervoer.

⁸ Straatmanagement bestaat uit het maken van afspraken tussen winkeliers en gemeente over diverse onderdelen van de openbare ruimte die impact hebben op het functioneren van een winkelstraat.

Bevoorradings Bakker Hartog met elektrisch vervoer

Bakker Hartog is een van de bedrijven die, hiertoe aangezet door de instelling van de milieuzone voor vrachtauto's, op zoek ging naar een schonere vorm van winkelbevoorradings. Samen met een Amsterdamse vervoerder streeft Bakker Hartog naar complete elektrische bevoorradings op korte termijn. Bovendien heeft Bakker Hartog een openbaar oplaadpunt voor elektrische scooters voor zijn winkel.

- Initieel straatmanagement⁸, wat bijvoorbeeld kan bijdragen aan een betere verkeersdoostroring.
- Sluit aan bij lopende initiatieven rond dagrand- en nachtdistributie⁹.
- Inventariseer mogelijke uitbreiding van laad- en oplaatsen.

Deze aanbevelingen zijn in dit actieplan verwerkt.

Recent heeft de Stadsregio Amsterdam, die streeft naar het verbeteren van de regionale bereikbaarheid, ook een studie naar de bevoorradings uitgevoerd¹⁰. De conclusies sluiten aan bij het bevoorradingsprofiel van Amsterdam. De voornaamste constatering zijn dat (1) door meer gebundelde aanvoer een forse besparing op het aantal, noeruitbewevingen mogelijk is; dat (2) door versterktijden veel bevoorradingsritten in de drukke ochtendspits plaatsvinden en (3) door onvoldoende regionale afstemming in verkeersbeleid en regelgeving een minder efficiënte bevoorradings ontstaat. De Stadsregio heeft vervolga-acties in gang gezet om deze punten aan te pakken.

⁹ Initiatieven die ervoor zorgen dat goederenvervoer en bevoorradings (deels) in de avond- en nachturen kan plaatsvinden.

¹⁰ Regionale Bevoorradings Stadsregio Amsterdam, Buck Consultants International, Nijmegen, juni 2009.



2.3 AANPAK

De Amsterdamse uitgangspunten voor de aanpak van de stedelijke distributie zijn in zes punten samen te vatten:

1. Stedelijke distributie in Amsterdam kan en moet op onderdelen efficiënter en duurzamer.
 2. De gehele logistieke keten heeft belang bij een slimme en schone stedelijke distributie.
 3. Als opdrachtgever voor bestellingen heeft de winkelier (zowel het grootwinkelsbedrijf als de zelfstandige winkelier) een sleutelrol in de stedelijke distributie.
 4. Beter inzicht in de kosten van de bevoorrading in de binnenstad draagt bij winkeliers en horecaondernemers bij aan begrip om hier meer aandacht aan te besteden.
 5. Aanpassingen in de stedelijke distributie mogen niet ten koste gaan van het economisch functioneren van de stad en haar winkeliers/ondernemers.
 6. Duurzame stedelijke distributie moet een positieve bijdrage leveren aan:
 - De veiligheid: het centrum moet (verkeers)veilig zijn, mensen moeten hier op een veilige manier kunnen komen en verblijven.
 - De economie: het centrum moet economisch rendabel zijn, ondernemers moeten zich hier graag willen vestigen.
 - Het verkeer: het centrum moet toegankelijk zijn, mensen moeten zonder belemmeringen het centrum kunnen bereiken.
 - Het milieu: het centrum moet leefbaar zijn, mensen moeten zonder gevaar voor hun gezondheid in het centrum kunnen verblijven (duurzame mobiliteit).
- Aan de uitgangspunten wordt langs drie lijnen uitvoering gegeven:
1. Het spreiden van vervoersbewegingen in de tijd, waardoor de congestie in de spits afneemt en vervoerders efficiënter kunnen bevoorraden.
 2. Het verminderen van het aantal transportbewegingen door het bundelen van inefficiënte bevoorradingsstromen, met name van zelfstandige winkeliers en horecaondernemers.

3. Een verschuiving in de modal-split naar schone vrachtauto's en bestelauto's en naar bevoorrading over water en per vrachttels.

Bij de uitwerking van de concrete maatregelen langs deze hoofdlijnen, is erop gelet dat deze voldoen aan de volgende randvoorwaarden:

Ketengerichtheid, focus op spelers in plaats van concepten
De maatregelen richten zich samen op de hele keten van de stedelijke distributie: op de vervoerders en verladers, bestellers (ondernemers/winkeliers) en de gemeente als kaderstellende en faciliterende partij.

De maatregelen zijn niet alleen gericht op nieuwe vervoersconcepten over water of elektrisch gebundelde bevoorradings-service. De maatregelen richten zich rechtstreeks op de bestaande spelers, zoals de vervoerders, de zelfstandige winkeliers en het grootwinkelsbedrijf. De transportsector en de Kamer van Koophandel hechten hier veel waarde aan.

Elektrische bezorgdienst?

Een grote landelijke partij onderzoekt of de bezorging van boodschappen in de Amsterdamse binnenstad met elektrisch vervoer mogelijk is, vanuit één of meer stedelijke overslaglocaties. Begin 2010 wordt waarschijnlijk duidelijk of de overstap gemaakt wordt. Hierbij wordt met name gekeken naar samenwerking met Amsterdamse partijen op het FoodCenter, wat ook goed aansluit bij de ontwikkelstrategie van het FoodCenter tot duurzame overslaglocatie voor 'de buik van Amsterdam'.





Kansen voor alle modaliteiten

Amsterdam ziet de stedelijke distributie als een optelsom van alle goederenstromen in de stad. De aandacht blijft daarom niet beperkt tot vrachtwagens of bestelauto's, maar richt zich bijvoorbeeld ook op goederenvervoer per boot of fiets. Omdat de vervoerskosten in de keien worden gemaakt, zullen bedrijfs-economische argumenten een belangrijke rol spelen bij het vergelijken van modaliteiten. De business case moet sluitend zijn. Vanuit de gemeentelijke doelstellingen zal er echter regelmatig tijd oog voor zijn om het vervoer zo schoon mogelijk te laten plaatsvinden. De uitdaging is de stedelijke distributie te optimaliseren, waarbij voor alle partijen de beste oplossing ontstaat.

Ruimte voor marktwerking

Met de transportsector, de Kamer van Koophandel en ondernemersvereniging ORAM is verder afgesproken dat de gemeente niet ingrijpt in de marktwerking in de sector. De gemeente geeft daarom geen exploitatiesubsidies. Financiële ondersteuning voor de ontwikkeling en opstart van nieuwe concepten is wel mogelijk. Hierbij hoort ook dat de gemeente haar maatregelen zo kiest dat deze de prikkel voor bedrijven vergroot om bedrijfsprocessen zodanig te innoveren dat dit bijdraagt aan de eerder beschreven doelstellingen. Voorkomen moet worden dat bijvoorbeeld het vernemen van vensterrijden er toe leidt dat de prikkel voor bundeling minder wordt.

Voortbouwen op succesvolle pilots en ervaringen

Ter verbetering van de stedelijke distributie zijn in Amsterdam en elders in Nederland al pilots uitgevoerd. Waar mogelijk wordt op succesvolle ervaringen voortgebouwd. Voorbeelden hiervan zijn het toepassen van dagranddistributie, het inzetten van straatmanagemerit en de opzet van subsidieregelingen om innovaties te stimuleren.

Afvalinzameling met elektrische auto

Sinds september 2009 zamelt Van Ganswinkel het afval in de Utrechtsestraat in met een elektrisch voertuig.

De gemeente juicht dit initiatief toe. Uit het voorbeeld dat Van Ganswinkel geeft, kunnen andere ondernemers inspiratie putten.



MAATREGELEN UITGEWERKT

De gemeente wil een actieve rol spelen om de stedelijke distributie te optimaliseren. De ontwikkelingen in de markt en de Amsterdamse visie bieden hier kansen ook voor. De gemeente richt zich daarom op het:

1. Faciliteren van het structureel toepassen van dagranddistributie.
2. Financieel ondersteunen van de aanschaf van schone voer- en vaartuigen.
3. Stimuleren van gebundelde bevoorradingsconcepten.
4. Stimuleren van slimme bevoorradingsconcepten in winkelstraten.
5. Effectiever maken van het gebruik van laad- en losplaatsen.
6. Regisseren van de ontwikkeling van overslaglocaties.

In dit hoofdstuk worden deze maatregelen uitgewerkt.

3.1

FACILITEREN VAN HET STRUCTUREEL TOEPASSEN VAN DAGGRANDDISTRIBUTIE

Ambitie voor 2012

In 2012 doet een groot deel van de supermarkten en winkelketens (minimaal 5 ketens op minimaal 20 locaties) aan daggrandistributie. Met gecertificeerd stil materieel (PIEK ¹¹) en goed opgeleide medewerkers vindt de bevoorradig van de winkels zonder overlast plaats in de vroege ochtend of na de avondspits. De grote vrachtwagens rijden op relatief stille uren door de stad, wat de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid heeft verbeterd. De betere doorstroming en de strikte afspraken over de geluidshinder komen de leefbaarheid ten goede. De vervoerders profiteren van deze bevoorradingsmethode, doordat zij minder in de file staan en hun materieel en personeel effectiever kunnen inzetten.

Acties

In de zomer van 2009 zijn in de Amsterdamse binnenstad al enkele succesvolle pilots uitgevoerd met daggrandistributie. Tijdens een breed overleg tussen de transportsector, ondernemers en stadsdelen is de wenselijkheid van daggrandistributie bovendien onderschreven.

De gemeente Amsterdam wil daggrandistributie in Amsterdam grootserhalig uit rollen, gebruikmakend van positieve ervaringen en best practices. Hierbij moeten nog wel wat hindernissen worden overwonnen. Als eerste actie formuleert de gemeente daarom heldere beleidsregels. De toepassing van daggrandistributie wordt structureel toegestaan, waarbij waarborgen zijn ingebouwd voor een goede communicatie met de omgeving. Er is aandacht voor een goede afhandeling van eventuele bezwaren of klachten van omwonenden, en er zijn richtlijnen op basis waarvan de gemeente bij problemen nadere voorwaarden kan stellen. Het beleidskader is dus geen vrijbrief voor vervoerders en winkeliers, maar biedt hun de mogelijkheid om de bevoorradig te optimaliseren en hiermee een positieve bijdrage te leveren aan de stad. Het streven is om daggrandistributie grotendeels 'vergunningsvrij' mogelijk te maken.

Succesvolle pilots met daggrandistributie

In Amsterdam zijn in 2009 twee pilots uitgevoerd met daggrandistributie. Twee filialen van Albert Heijn werden buiten de spits met PIEK (stil) materieel bevoorrad. De resultaten zijn goed. Reden om hier op grotere schaal mee aan de slag te gaan!

Een aantal vervoerders beschikt al over PIEK-gecertificeerd materieel. Voor investeringen in dit materieel konden zij gebruik maken van subsidieregelingen van het Rijk. Om nieuwe investeringen te stimuleren en onzekerheden weg te nemen, is een consistent en toekomstvast beleid van belang. Het beleidskader wordt daarom voor een langere periode opgezet: minimaal 5 jaar.

Naast de ontwikkeling van een helder beleidskader stimuleert de gemeente vervoerders en ondernemers actief om daggrandistributie toe te passen. De gemeente ontwikkelt standaard communicatie en maakt met stadsdelen afspraken over monitoring, communicatie en klachthandeling. Hierbij hoort ook een voorlichtingsronde voor belanghebbenden en stadsdelen, die een belangrijke rol spelen in het uitrollen van daggrandistributie in de stad. De Stadsregio Amsterdam, EVO en CBL¹² gaan in 2010 ook in de regio pilotprojecten opzetten en samen aan een structurele regeling voor de regio werken. De gemeente werkt nauw samen met deze partijen, onder andere door kennis uit te wisselen en projecten op elkaar af te stemmen. Hiermee ontstaat voor alle partijen synergie.

Na één jaar vindt een tussenevaluatie van deze maatregel plaats. Daarbij wordt ook gekeken hoe de Amsterdamse beleidsregels aansluiten op regionale regeling, en op welke punten wellicht aanpassing nodig is. De gemeente voert de evaluatie uit in nauw overleg met de sector. Daggrandistributie is daarnaast agendapunt in het reguliere overleg tussen de gemeente en de sector, waarmee een vorm van 'daggrandistributie gebruikersoverleg' wordt gecreëerd.

¹¹ Materieel met het PIEK-certificaat voldoet aan scherpe geluidsnormen voor riden en lossen.

¹² CBL: Centraal Bureau Levensmiddelenhandel.





3.2 FINANCIËEL ONDERSTEUNEN VAN DE AANSCHAF VAN SCHONE VOER- EN VAARTUIGEN

Ambitie voor 2012

In 2012 bestaat een significant deel van het wagenpark van minimaal 15 ondernemingen, mede dankzij gemeentelijke subsidie, grotendeels uit elektrische voer- en vaartuigen. Het merendeel van deze bedrijven richt zich op het vervoer van goederen binnen de milieuzone voor vrachtautos, zoals stads-tribuneurs en koeriersdiensten. Deze bedrijven leggen veel ritten en kilometers in de binnenstad af. Doordat dit met elektrisch vervoer gebeurt, wordt een grote bijdrage geleverd aan de gemeentelijke doelstellingen voor luchtkwaliteit en klimaat.

Acties

Deze maatregel handt nauw samen met de acties die voortkomen uit het Plan van Aanpak Elektrisch Vervoer, maar richt zich specifiek op het goederenvervoer en de bevoorradings. Waar wenselijk en mogelijk subsidieert de gemeente de aanschaf van:

- Elektrische auto's voor bedrijfsmatig gebruik.
- Elektrische vrachtfretsen voor bedrijfsmatig gebruik.
- Elektrische vaartuigen (afhankelijk van vraag).

Voor de elektrische auto heeft de gemeente al een subsidieregeling opgesteld. Hiermee kunnen ondernemers tot maximaal 50% van de meerkosten voor de aanschaf van een elektrische auto vergoed krijgen¹². Dit maakt de overstap op elektrisch vervoer aantrekkelijker. De opzet is om de aanschaf van elektrische vrachtfretsen en vaartuigen eveneens te stimuleren, mogelijk met een vergelijkbare subsidieregeling vanaf de eerste helft van 2010. Hiernaast verstrekt de gemeente bedrijven kennis en informatie over elektrisch vervoer. De gemeente is hierin geen marktpartij,¹³ de meerkosten zijn de aanschafprijs van een elektrische auto minus de aanschafprijs van een vergelijkbare diesel/benzine auto.

maar kan wel partijen bij elkaar brengen. Verder rolt de gemeente samen met Nuon en Allander een netwerk van openbare oplaadpunten uit, waarbij actief wordt ingespeeld op de vraag van ondernemers. Tevens ondersteunt de gemeente initiatieven voor pilots met snelladen, wat vooral voor bedrijven een interessante manier van opladen is.

De hiervoor genoemde acties zijn meegenomen in het Plan van Aanpak Elektrisch Vervoer, dat ook voorziet in een pilot met vijfing elektrische bestelautos tussen 2009 en 2011. Deze pilot zal vooral zijn gericht op koeriers- en bezogdiensten. De uitkomsten worden gebruikt om de maatregelen in de periode 2012-2015 aan te scherpen.

Om de overstap op elektrisch vervoer extra te stimuleren wordt een onderzoek gestart naar de mogelijkheid om privileges te geven aan vervoerders met elektrische voertuigen. De privileges worden in nauw overleg met de ondernemers en de transportsector vastgesteld en kunnen per gebied variëren. Denk bijvoorbeeld aan een vermindering van de versterrijden voor elektrische voertuigen, extra laad- en losplaatsen of gebruik van een deel van de busbaan. Privileges geven mogelijk aanleiding tot discussie, reden om de wenselijkheid hiervan mee te nemen in het onderzoek.

De privileges zouden gekoppeld kunnen worden aan het nog uit te werken keurmerk 'schone distributeur'. De koppeling aan schoon vervoer maakt dit keurmerk innovatief: in andere steden is het gekoppeld aan het aantal afleveradressen en de versterrijden in voorgeangese gebieden. De privileges en het keurmerk kunnen in de eerste helft van 2010 worden ontwikkeld, nadat de landelijke studie naar erkenningsregelingen is afgerond. Mogelijk kan ook worden aangesloten bij het keurmerk van TLN, dat ook openstaat voor niet-leden en landelijk uniform is. De ontwikkeling van het keurmerk vindt plaats in nauw overleg met de ondernemers, de transportsector, de belangrijkste/grootste vervoerders in de binnenstad en de stadsdelen. Vervolgens is in 2010-2011 een proef- en evaluatieperiode voorzien. Op basis van de ervaringen die dan worden opgedaan, kan eind 2011 besluitvorming plaatsvinden over structurele implementatie van het keurmerk en de privileges.

Elektrische vrachtfrets

In 2009 heeft een Amsterdams ondernemer het initiatief genomen om een vrachtfrets met elektrische trapondersteuning te ontwikkelen. Door de relatief grote laadruimte en extra (elektrische) aandrijfkracht kan dit een interessant alternatief zijn voor de bestelauto.



3.3

STIMULEREN VAN GEBUNDELE BEVOOR- RADINGSCONCEPTEN

Ambitie voor 2012

In 2012 zijn in de belangrijkste winkergebieden in de stad nieuwe bevoorradingsconcepten uitgeprobeerd. Niet alle concepten bleken succesvol, maar er is wel een beter beeld ontstaan van de mogelijkheden om de stedelijke distributie slimmer te organiseren. De communicatie rond pilotprojecten heeft vervoerders en ondernemers ervan overtuigd dat een andere manier van bevoorraden winst kan opleveren. Een aantal ondernemers is hiermee aan de slag gegaan. Ook zij, en niet alleen de vervoerders/verladers, kunnen in aanmerking komen voor privileges en het keurmerk schone distributie (zie paragraaf 3.2). Door te werken aan innovatieve bevoorradingsconcepten, zoals gebundelde bevoorrading, dragen zij immers bij aan een schonere binnenstad. Het streven is dat deze concepten tegelijk van start gaan met het gebruik van elektrisch of emissievrij vervoer. De eisen aan de keurmerk zijn bovendien streng, zodat alleen de echte voorlopers beloond worden.

Acties

De gemeente reserveert middelen om projectsubsidie te kunnen geven aan initiatiefnemers met innovatieve ideeën voor de stedelijke distributie. De subsidie draagt bij aan de onderzoeks- en opstartkosten en stimuleert daarmee de innovatie. Omdat de nieuwe concepten marktconform en rendabel moeten zijn, draagt de gemeente niet bij aan de exploitatie. De mogelijkheid om projectsubsidie te krijgen wordt uitgebreid gecommuniceerd. Binnen de gemeente is er één aanspreekpunt voor initiatiefnemers. Gezien de verwachte positieve baten van goederenvervoer over water (duurzaamheid en bereikbaarheid) wil de gemeente Amsterdam ook nadrukkelijk het goederenvervoer over water hierin meemeren.

Van belang is dat er wordt geleerd van de initiatieven die met projectsubsidies worden opgestart. Deze zullen daarom op basis van verschillende indicatoren (bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid) worden gemonitord. Bij de

Onderzoek bundeling in Amsterdam

Hoe beperkt is het aantal kleine leveranties aan atzonderlijke winkeliers in de stad? In 2009 is een start gemaakt om nieuwe concepten hiervoor te onderzoeken. Zo is voor de Utrechtsestraat gekeken naar Binnenstadservice.nl. Dit initiatief uit Nijmegen verlegt het afleveradres van atzonderlijke winkeliers naar een distributiepunt buiten het centrum, waarna de goederen slim gebundeld in één keer de stad in gaan. In Amsterdam is daarnaast in 2009 het bedrijf 020stadsdistributie van start gegaan, ook gericht op het gebundeld en elektrisch bezorgen van goederen in de stad. Deze ontwikkelingen bieden ondernemers in andere Amsterdamse winkelstraten wellicht perspectief.

subsidieverstrekking wordt aandacht besteed aan het kwantificeren van de te behalen resultaten op het vlak van reductie van vervoersbewegingen en verbetering van de leefbaarheid. Bij de eindbeoordeling wordt een kosten-batenanalyse opgesteld, waarin ook de maatschappelijke baten worden gekwantificeerd.

Om innovatieve bevoorradingsconcepten te stimuleren kan de gemeente zich opstellen als hét voorbeeld van een logistiek slimme opdrachtgever. Bijvoorbeeld door in het gemeentelijke inkoopbeleid (Leidraad Duurzaam Inkopen) de manier waarop goederen worden aangeleverd op te nemen als beoordelings- of gunningscriterium. Als eerste enthousiaste klant/gebruiker kan de gemeente een goede ambassadeur voor innovatieve bevoorradingsconcepten zijn. Ook wordt bekeken welke beleemmeringen innovatieve ondernemers ervaren als gevolg van (gemeentelijke) procedures, zodat deze waar mogelijk kunnen worden afgeschaft.

Met Stadsregio Amsterdam, GoVeRa¹⁴ en de andere platformen deelt Amsterdam kennis en ervaring uit over innovatieve initiatieven op het gebied van stedelijke distributie. Op basis hiervan bepaalt de gemeente eind 2011 of er door de markt en de sector voldoende voortgang wordt gebouwd, of dat de gemeente een meer actieve en sturende rol moet gaan spelen.

¹⁴GoVeRa: GoederenVervoerRandstad, samenwerking tussen de vier grote steden en de transportsector om het goederenvervoer en de bevoorrading in de Randstad te verbeteren.



Binnestadservice.nl (Nijmegen)



Mokum MarTeam (Amsterdam)



Cargohopper (Utrecht)



020 Stadsdistributie (Amsterdam)

3.4 STIMULEREN VAN SLIMME BEVOORADING IN WINKELSTRATEN

Ambitie voor 2012

In 2012 zijn in 15 straten of winkelgebieden maatregelen genomen om de bevoorrading te verbeteren. Deze maatregelen zijn tot stand gekomen door actieve inzet van winkelstraatmanagers en winkeliersverenigingen.

In de belangrijkste winkelgebieden hebben de winkelstraatmanagers zich ontwikkeld tot óf sleutelfiguren als het gaat om het verbeteren van de bevoorrading. Hun takenpakket is uitgebreid en zij worden inhoudelijk ondersteund door de gemeente. De meeste winkelstraatmanagers hebben een bevoorradingsprofiel opgesteld waarmee de lokale situatie goed in kaart is gebracht. Problemen op lokaal niveau zijn opgelost door betere afspraken tussen verschillende vervoerders en/of ondernemers. Meer structurele knelpunten heeft de gemeente aangepakt, bijvoorbeeld door aanpassingen in de openbare ruimte.

De gemeente heeft een competitie uitgeschreven voor de 'logistiek slimme straat'. Met de gewonnen prijzen (subsidie) hebben de winkeliersverenigingen deze projecten tot een succes gemaakt. Voorbeelden zijn:

- Gezamenlijke ontvangst van goederen in één winkel.
- Bepeking van het aantal leveranties door de invoering van slimme opslagsystemen.
- Concentratie van de bevoorrading op bepaalde wekdagen, op basis van gezamenlijke afspraken.
- Gebundelde bevoorrading door het afsluiten van straatbrede overeenkomsten met één vervoerder.

Acties

In de meeste winkelstraten is de atjelopen jaren reeds een vorm van winkelstraatmanagement ingevoerd. De invulling verschilt per stadsdeel of straat. Door slaaggevend voor een succesvolle rol van de straatmanager in de bevoorrading is een goed overleg tussen de winkelstraatmanager en de aansluitende partijen in de meeste gevallen het stadsdeel samen met de ondernemersverenigingen.

Uit gesprekken en onderzoeken blijkt dat vergroting van het gevoel van urgente gewenst is. De bevoorrading wordt als algemeen probleem ervaren maar mogelijkheden en noodzaak om hier zelf iets aan te doen wordt niet gezien. Hier wordt daarom als eerste mee begonnen. De gemeente organiseert kick-off bijeenkomsten voor winkelstraatmanagers, winkeliersverenigingen en stadsdeelvertegenwoordigers. Doel van deze bijeenkomsten is:

- Vaststellen van de problematiek in algemene zin.
- Uiteenzetten van de ideeën van de gemeente, bijvoorbeeld over het opdrachtgericht uitbreiden van het takenpakket van de straatmanagers en de subsidiemogelijkheid voor een 'logistiek slimme straat'.
- Uitwisselen van ervaringen en best practices, óók van buiten Amsterdam.
- Delen van expertise.

Tijdens deze bijeenkomsten wordt een aantal straten geïdentificeerd waar de problematiek en/of het enthousiasme groot is. Hiermee wordt een vervolgtraject ingezet. Gekeken wordt welke informatie al beschikbaar is, hoe er een lokaal bevoorradingsprofiel kan worden opgesteld, welke hulpmiddelen en ondersteuning de winkelstraatmanagers hierbij nodig hebben en welke overige afspraken nodig zijn.

Lokaal bevoorradingsprofiel Overtoom

In het kader van het Voorkeursnet Goederenvervoer is geconstateerd dat meer gedetailleerde informatie over de bevoorradings situatie op de Overtoom nodig is om te komen tot gerichte en juiste oplossingen. Hiertoe wordt op straatniveau een specifiek bevoorradingsprofiel opgesteld.

Mogelijke optimalisaties die kunnen worden geïmplementeerd in een straat zijn:

- Afstemming van afspraken tussen winkeliers en leveranciers over bevoorradings tijdstippen.
- Kleine aanpassingen in de openbare ruimte, zoals het anders plaatsen van verkeers- en reclameborden.
- Acties gericht op het optimaliseren van de situatie 'achter de deur': ontvangst van goederen voor elkaar, sleutelbeheer, straatbrede contracten met stadsdistributeur's, etc.

Kernvraag bij alle oplossingen: hoe kunnen winkeliers, straatmanagers en vervoerders samen de bevoorradings situatie in de straat verbeteren? Veel hangt af van de bereidheid en saamhorigheid van winkeliers. In de Utrechtsestraat hebben winkeliers echter al laten zien elkaar te kunnen vinden in de ambities van de Klimaatstraat. Een vergelijkbare situatie kan leiden tot een 'logistiek slimme straat'.

In de zomer van 2010 worden op basis van de vervolgtrajecten 5 initiatieven geselecteerd en voorzien van een projectsubsidie. De maatregelen worden in het derde en vierde kwartaal van 2010 geïmplementeerd. Aan het eind van dit jaar wordt de eerste 'logistiek meest slimme straat van Amsterdam' gekozen.

Het streven is dat eind 2010 minimaal 5 straten op basis van een bevoorradingsprofiel maatregelen hebben genomen om de bevoorrading te optimaliseren. In 2011 worden nog eens 10 straten onder de loep genomen, waarbij de leerverwachtingen uit de eerste ronde worden meegenomen.

De gemeente organiseert de bijeenkomsten, brengt kennis in, faciliteert en stimuleert de stadsdelen, stelt budget beschikbaar voor het uitbreiden van het takenpakket van de straatmanagers en verstrekt projectsubsidies in het kader van de competitie 'logistiek slimme straat'. Om de synergie te vergroten betreft de gemeente hierbij ook andere initiatieven die voortkomen uit dit actieplan.



3.5 EFFECTIEVER MAKEN VAN HET GEBRUIK VAN LAAD- EN LOSPLAATSEN

Ambitie voor 2012

In 2012 is het straatbeeld in Amsterdam behoorlijk veranderd. In vergelijking met 2009 valt vooral op dat er veel minder vrachtwagens met knipperende lichten op de trottoirs en fietspaden staan. Het laden en lossen veroorzaakt nauwelijks hinder. Die winst valt toe te schrijven aan een aantal acties. Wat voor iedereen zichtbaar is, is dat de aanwezigste laad- en losplaatsen volop in gebruik zijn: binnen de venstertijden worden deze zeer effectief benut. Betere afspraken tussen vervoerders en met winkeliers, een digitaal verwijzingsstelsel en strikte handhaving (op zowel het illegaal parkeren laad- en losplaatsen als het illegaal laden- of lossen daarbuiten) hebben hier toe geleid. Uitracties in



de voorgaande twee jaar is bovendien duidelijk geworden waar nog structurele problemen reesteren, waarvoor bijvoorbeeld moet worden nagedacht over extra laad- en losplaatsen.

Acties

Dit is een van de meer complexe maatregelen uit het actieplan. Zowel het aantal laad- en losplaatsen (in relatie tot beperkte ruimte) als het gebruik ervan (in relatie tot de parkeerdruk) ligt maatschappelijk en politiek gevoelig. Bovendien ontbreekt goed inzicht in de aard en omvang van het probleem en is de problematiek vaak lokaal van aard.

Om te beginnen wordt in kaart gebracht op welke manier de huidige handhaving is geregeld, welke mogelijke knelpunten hiern bestaan en hoe die kunnen worden opgelost. De gemeente voert deze analyse in de eerste helft van 2010 uit, in samenwerking met de dienst Stadszoezicht en de stadsdelen.

De tweede actie richt zich op de afspraken die op straatniveau tussen winkeliers en vervoerders zijn gemaakt. Deze actie hangt nauw samen met de acties op het gebied van straatmanagement en het ondersteunen van winkeliersverenigingen (paragraaf 3.4). Eind 2010 moet hieruit duidelijk worden of en hoe de laad- en losplekken effectiever gebruikt kunnen worden. Op basis hiervan én op basis van de analyse van de handhaving wordt bekeken of er voor 2011 generieke oplossingen mogelijk zijn.

De derde actie betreft een onderzoek naar een betere informatievoorziening voor gebruikers van laad- en losplaatsen. Mogelijk kan op een aantal plaatsen een elektronisch ver- of toewijssysteem worden uitgetoetst. In ieder geval wordt er een stadsplattegrond gemaakt met informatie over de locaties van de laad- en losplaatsen en de venstertijden.

Deze maatregel heeft ook sterke raakvlakken met landelijke en regionale ontwikkelingen op het vlak van venstertijden. EVO heeft eind 2009 geopperd om landelijk te kijken naar versoepeling van de venstertijden om het laden en lossen te optimaliseren. De Stadsregio voert in 2010 een onderzoek uit naar de effecten van de venstertijden op het laden en lossen in de regio. Daarom wordt bij deze maatregel ook nauw samengewerkt met de Stadsregio Amsterdam en de sector.



Venstertijden voor elektrisch vervoer verruimd

Om de trendsetters in elektrisch goederenvervoer een steunje in de rug te geven, worden de venstertijden in het centrum uitsluitend voor elektrische vrachtwagens verruimd. Hiermee wordt de eerste ervaring opgedaan met het geven van privileges aan schone vormen van vervoer.

3.6 REGISSEREN VAN DE ONTWIKKELING VAN OVERSLAGLOCATIES

Ambitie voor 2012

Naast het Food Center Amsterdam zijn er in 2012 drie overslaglocaties van waaruit de bewoording van de binnenstad op een slimme en schone manier plaatsvindt. Op deze locaties werken vervoerders samen om goederenstromen te bundelen. Voor de stedelijke distributie zetten zij gezamenlijk elektrisch vervoer in. De overslaglocaties zijn goed bereikbaar voor grotere voertuigen en alle modaliteiten en hebben alle gewenste voorzieningen, waaronder opslagpunten voor elektrische voer- en vaartuigen.

De gemeente Amsterdam zou eigenaar kunnen zijn van (een van) deze locaties, maar geeft er de voorkeur aan dat marktpartijen elkaar zelf vinden. De gemeente faciliteert wel, bijvoorbeeld door locaties te zoeken en voortvarend met procedures aan de slag te gaan.

Acties

In 2009 zijn al stappen gezet om tot de realisatie van de nieuwe overslaglocaties te komen. Binnen de gemeente en met marktpartijen zijn gesprekken gevoerd over de criteria waaraan deze locaties moeten voldoen en de vraag hoe deze locaties passen in de nieuwe stedelijke distributieconcepten. Een aantal potentiële locaties is al besproken en beoordeeld. Bij het beoordeelen en zoeken naar locaties wordt ook uitdrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden voor goederenvervoer over water.

In 2010 worden deze acties doorgezet. De criteria worden verder uitgewerkt en potentiële locaties verder in kaart gebracht. Hierbij wordt ook gekeken naar locaties die op langere termijn een andere bestemming krijgen, maar wellicht tijdelijk tot overslagcentrum kunnen worden omgevormd. Inzicht in de ontwikkelingskosten en de eisen die zo'n overslagcentrum aan de inrichting en de omgeving stelt, is daarvoor van belang.

Criterium voor een nieuw groot overslagpunt moet zijn dat dit aan het Voorkeursnet Goederenvervoer ligt of hier een aansluiting op krijgt. Het Voorkeursnet Goederenvervoer biedt een kader om toekomstige goederenstromen veilig en duurzaam te faciliteren, waarbij gedacht kan worden aan overslagpunten aan de rand van de stad of multimodale oplossingen.



ting op krijgt. Het Voorkeursnet Goederenvervoer biedt een kader om toekomstige goederenstromen veilig en duurzaam te faciliteren, waarbij gedacht kan worden aan overslagpunten aan de rand van de stad of multimodale oplossingen.

Het streven is om medio 2010 in ieder geval één overslaglocatie operationeel te krijgen. Mede afhankelijk van de ontwikkelingen in de markt (zowel op vastgoedgebied als op het gebied van elektrische stedelijke distributie) en de ervaring die met de eerste locatie is opgedaan, worden de andere twee locaties in 2010 of 2011 operationeel.

Groen distributiecentrum

End 2009 hebben de Verenigde Bedrijven op het Food Center Amsterdam een plan gepresenteerd voor de ontwikkeling van een groen distributiecentrum voor 'de buik van Amsterdam', op het huidige terrein van het Food Center. Dit sluit goed aan bij de doelstelling van dit actieplan om te komen tot slimmere en schonere stedelijke distributie.





ORGANISATIE EN FINANCIËN

In dit hoofdstuk wordt de organisatie voor uitvoering van het actieplan beschreven. Hierbij is aandacht voor zowel de projectmatige kant van acties als voor de samenwerking met de sector. Bovendien wordt aangegeven wat de financiële consequenties van de maatregelen zijn en hoe deze gedekt worden.

4.1 ORGANISATIE

De problematiek van de stedelijke distributie hangt nauw samen met de afspraken die in de gehele keten tussen de verschillende partijen worden gemaakt. Het samenspel tussen verladers, vervoerders en Amsterdamse ondernemers leidt tot een bepaald bevoorradingspatroon en de hieruit voortvloeiende effecten op luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming in Amsterdam. Vanuit bedrijfseconomisch oogpunt hebben deze partijen belang bij het optimaliseren van de stedelijke distributie.

Vanuit haar rol dient de gemeente kaders te scheppen voor de spelers in de keten van stedelijke distributie. In het Actieplan worden daarom maatregelen voorgesteld om ondernemers en de transportsector met gerichte subsidies en andere instrumenten te prikkelen om te werken aan optimalisatie in stedelijke distributie. De kennis die zij hebben van logistieke processen, de knelpunten en in het verleden onderzochte oplossingen is groot. Doordat de baten versnipperd zijn in de keten, en soms ook maatschappelijk van aard zijn, leidt dit nog niet vanzelfsprekend

tot innovaties en effectieve oplossingen. Met de juiste prikkels kan en moet de gemeente een sturende rol spelen in deze problematiek, zoals ook in de eerdere genoemde convenanten met de transportsector is aangegeven. De gemeente kan de diverse partijen, met deels verschillende belangen, in de keten van stedelijke distributie bij elkaar brengen waar dat zonder initiatief van de gemeente vaak niet gebeurt. Ook vanuit de impact van stedelijke distributie op de ruimtelijke ordening, infrastructuur en economie van de stad is een gemeentelijke regie nodig om gezamenlijk in de hele keten tot het gewenste resultaat te komen.

De nadere uitwerking van de maatregelen in het actieplan vindt daarom plaats in nauwe samenwerking met de verantwoordelijke en uitvoerende marktpartijen in stedelijke distributie, waarbij de kansen en risico's van de genoemde maatregelen nauwkeurig in beeld worden gebracht zodat over de uitvoering een weloverwogen beslissing kan worden genomen.

- De gemeente zal deze partijen stimuleren en faciliteren door:
- het geven van gerichte subsidies voor innovaties, schone transportmiddelen en maatregelen op lokaal niveau,
 - het bij elkaar brengen en stimuleren van partijen en het werken aan voorlichting en bewustwording,
 - het waar mogelijk toekennen van privileges om innovaties en optimalisaties te belonen.

Dit resulteert in een nadere uitwerking (met onder andere een subsidieregeling en een bewustwordingscampagne), hetgeen voor de zomer van 2010 ter besluitvorming wordt voorgelegd.

De samenwerking met de sector wordt vormgegeven langs bestaande lijnen: het reguliere bestuurlijke overleg met het bedrijfsleven en de werkgroep Actieplan Goederenvervoer. De uitwerking en uitvoering van de maatregelen wordt met de werkgroep opgepakt in de eerste helft van 2010. Aanvullend zou deze werkgroep tot voorstellen kunnen komen om stedelijke distributie beter te verankeren in de BLVC-plannen¹⁵ tijdens wegwerkaanraken en/of het stedelijk programma van eisen.

Het Actieplan Slimme en Schone Stedelijke Distributie is een onderdeel van het Actieplan Goederenvervoer. De uitvoering van dit actieplan wordt dan ook op een vergelijkbare manier georganiseerd als bijvoorbeeld de maatregelen voor de milieuzone vrachtauto's en het Voorkeursnet Goederenvervoer. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het Actieplan ligt bij DMV,



net als voor de andere onderdelen van het Actieplan Goederenvervoer. Bij de nadere uitwerking leveren ook de diensten EZ en DRO een bijdrage. Een en ander binnen de opdracht en onder de verantwoordelijkheid van het Programmabureau Luchtkwaliteit.

Bij de uitwerking van de maatregelen zal ook worden aangegeven op welke manier deze het meest efficiënt en effectief kan worden opgepakt en welk onderdeel van de gemeentelijke organisatie het meest aangewezen is om de maatregel uiteindelijk uit te voeren, inclusief de daarbij benodigde middelen, tijd en geld. In een regulier overleg waarbij deze diensten betrokken zijn, wordt gezorgd voor goede afstemming over de dossiers op het gebied van goederenvervoer en stedelijke distributie. Hierbij worden ook de kennis en ervaringen vanuit de vergelijkbare trajecten van Stadsregio, GovaKa en eventuele andere partijen ingebracht.

¹⁵ BLVC: Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie

4.2 FINANCIËN

Voor de uitvoering van het totaal pakket van maatregelen zoals beschreven in dit actieplan is een budget geraamd van € 725.000,-. Gedurende de uitvoering van het actieplan kan nog worden bijgestuurd in de verdeling van de budgetten per maatregel, om het totaal budget zo effectief mogelijk in te zetten. Voor een aantal onderdelen moet nog nader worden bepaald hoe de subsidies worden ingevuld. Voorwaarde is dat er uitsluitend gerichte subsidies worden verstrekt conform de doelstellingen en criteria uit het actieplan.

Voor de uitvoering van het Actieplan zijn geen nadere financiële besluiten nodig. De kosten voor de uitvoering van de maatregelen vallen onder de reeds vastgestelde budgetten voor het Actieplan Goederenvervoer en Amsterdam Elektrisch. Dekking hiervan vindt plaats uit het Fonds Luchtkwaliteit.

Vanwege aard en projectmatige definitie van de acties zijn geen structurele exploitatielasten en hogere inzet van de diverse diensten te verwachten. De inzet van projectmanager en projectleiders zal uit het genoemde budget plaatsvinden.



COLOFON

Dit is een uitgave van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer in opdracht van het Programmabureau Luchtkwaliteit.

Redactie Herman Algra, Harry van Bergen, Ronald de Haas, Pieter Habets, Martijn Kas, Erik van der Koijl, Erik Regterschot, Frans Solleweld, Rutger Veldhuijzen van Zanten

Eindredactie Jos Sinnema, Christine van 't Hull

Fotografie Stadsarchief Amsterdam:
Dorlann Kransberg, Ton van Rijn en Janus van den Eijnden

Vormgeving dsgn:frm

Februari 2010

