



Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek Amsterdam

Voorwoord

Kerstcadeaus, avondeten, materiaal om de Noord/Zuid-lijn af te bouwen: pakket-, goederen- en vrachtvervoer is overal in Amsterdam. De laatste jaren is het aandeel daarvan in het totale verkeer alleen maar groter geworden. Door het gemak waarmee we op internet dingen kunnen bestellen, maar ook omdat we als stad groeien en flink aan het bouwen zijn. Die groei is positief. Die groei zorgt er ook voor dat we goed moeten nadenken hoe we die logistieke verkeersstromen zo efficiënt mogelijk in de stad kunnen inpassen - naast al het andere verkeer.

In deze Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek staan mijn plannen op dat gebied voor de komende jaren. Want ik wil dat we voorbereid zijn op verdere groei, zonder dat de stad helemaal dichtslibt met auto's, bestelwagens en bezorgscooters. Bevoorrading is immers ook essentieel voor een stad, we kunnen niet zonder. Bovendien moeten we ervoor zorgen dat die groei duurzaam is.

Amsterdam is een bijzondere hoofdstad. Op een relatief beperkt oppervlak wonen bijna 850.000 mensen, komen jaarlijks miljoenen

bezoekers en zitten ontzettend veel bedrijven, winkels en horecagelegenheden. Mensen moeten door de stad kunnen reizen en winkels en restaurants moeten bevoorrad worden. Tel daarbij op dat bijna elke straat zijn eigen karakter en inrichting heeft, en het is duidelijk dat de uitdaging groot is.

Om dat in goede banen te leiden, nemen we een aantal maatregelen. Die variëren van striktere handhaving van foutparkeerders op laad- en losplekken en betere routeinformatie voor vervoerders, tot het optimaliseren van venstertijden. Elektrische bestel- en vrachtvoertuigen krijgen privileges in bepaalde gebieden, zodat zij sneller hun werk kunnen doen. Door gebiedsgericht te werken, kunnen we het maatwerk leveren dat nodig is. De inzet van nieuwe technologie is voor veel van deze maatregelen een essentieel instrument. Een mooi voorbeeld daarvan zijn de slimme laad- en losplekken waarbij direct te zien is of een plek bezet is of niet, en waarbij handhavers een seintje krijgen als een voertuig er te lang staat.

Ook vervoer over het water gaan we nieuw leven inblazen. De grachten zijn immers vierhonderd jaar geleden gebouwd als logistieke infrastructuur, dus het zou raar zijn om ze nu alleen als toeristische attractie te laten gebruiken door rondvaartboten en waterfietsen.

Op het gebied van logistiek speelt de Commissie Bevoorrading een belangrijke rol. Zij zijn ogen en oren en weten wat er speelt en nodig is op dit gebied. Deze maatregelen zijn ook niet los te zien van de plannen en experimenten in Stad in Balans, want zij dragen bij aan beter en slimmer gebruik van de beperkte ruimte in de stad.

De Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek bouwt verder op het fundament dat ik eerder heb gelegd in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Daarin maakt het stadsbestuur scherpe keuzes voor meer ruimte voor fietsers en voetgangers, betere doorstroming en meer verkeersveiligheid in de stad. Op die manier zorgen we ervoor dat Amsterdam bereikbaar is en blijft, ook voor goederenvervoer.

Pieter Litjens

Wethouder mobiliteit



Inhoud

1 Inleiding - Stedelijke logistiek groeit	6
1.1 Een vliegende start	6
1.2 Stedelijke logistiek is complex	6
1.3 Impact op de stad	7
1.4 Vervolgstappen	10
2 Doelstellingen agenda	11
2.1 Verbeteren verblijfskwaliteit en ruimte voor de voetgangers.....	11
2.2 Verbeteren doorstroming op plusnet fiets en auto	11
2.3 Efficiëntere bevoorrading voor en door verladers en vervoerders.....	12
2.4 Verkeersveiligheid als randvoorwaarde	12
2.5 Verbeteren van de luchtkwaliteit.....	12
3 Strategie en aanpak.....	13
4 Maatregelenpakket	14
4.1 Locatiespecifieke maatregelen.....	15
4.2 Generieke maatregelen.....	20
4.3 Innovatieve maatregelen en onderzoek....	25
5 Het uitvoeren van de Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek Amsterdam	28
5.1 Organisatie en betrekken stakeholders	28
5.2 Planning	28
5.3 Financiën	29



1 Inleiding - Stedelijke logistiek groeit

Stedelijke logistiek is het goederenvervoer in de stad. Dagelijks worden ongeveer 80.000 adressen in Amsterdam aangedaan door een vracht- of bestelwagen. Stedelijke logistiek betreft al het primaire vervoer van goederen en / of diensten. Primair wil zeggen: hoofddoel van de verplaatsing is vervoer van goederen of diensten, niet personen. Er zijn een aantal hoofdketens of stromen te onderscheiden waaronder de pakketdiensten, detail- en groothandel, horeca, bouw, facilitaire inkoop, afval en diensten / services.

Aandeel goederenvervoer van totaal verkeer is circa 10-15%

- Circa 10-15% van het autoverkeer dat vanaf de ring de stad ingaat (gebied milieuzone vrachtverkeer) is vrachtverkeer
- Circa 75- 80% hiervan is bestelauto en circa 15-20% vrachtauto. Het overige deel is eigen vervoer, cargobikes, et cetera.

- De stromen horeca (en dan met name vers voedsel), bouw en pakketdiensten zijn de grootste stromen in de stad.

Het aantal mensen (bewoners, bezoekers en toeristen) dat zich dagelijks in de stad bevindt en de bedrijvigheid die daarbij hoort, is de laatste jaren flink toegenomen.

Dit is ook te zien in het aandeel goederenvervoer in 2015. Het totaal bestelwagens en vrachtwagens is gestegen met 8,3% (2015 t.o.v. 2011).

1.1 Een vliegende start

Een specifieke uitvoeringsagenda voor stedelijke logistiek is nieuw voor de stad, maar staat niet op zichzelf. Omdat er nog vrij weinig bekend was over de situatie rondom dit thema is als verlengstuk op de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM) de Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek opgesteld. De Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek is een uitwerking van maatregel 45 uit de UAM: het verbeteren van de doorstroming en handhaving goederenvervoer.

De basisprincipes uit de UAM gelden ook voor deze agenda: ruimte maken, verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid als randvoorwaarde.

Volledig in de gedachte van de UAM voorziet ook deze agenda in een pragmatische aanpak waarbij maatregelen in kaart worden gebracht. Zowel nieuwe alsook maatregelen waar reeds mee gestart is.

De beleidsagenda's die kaderstellend zijn voor de UAM, zijn dat ook voor de Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek Amsterdam. Dat betekent dat de Agenda Duurzaamheid, de Visie Openbare Ruimte en Stad in Balans mede de context hebben bepaald voor deze agenda.

1.2 Stedelijke logistiek is complex

Er zijn net zoveel verschillende logistieke ketens denkbaar als soorten bedrijven in het handelsregister, elk met eigen kenmerken ten aanzien van bevoorrading; leveringsfrequentie, voertuigtype, levertijden, laad- en losduur, enzovoort. Ze hebben allemaal één ding gemeen: ze moeten in de stad zijn. De vraag is echter, hoe kan dat het meest efficiënt en hoe blijft de impact op de gebruikers van de stad het laagst?

1.3 Impact op de stad

Onderzoek

Omdat stedelijke logistiek complex is en er binnen de gemeente weinig bekend was over de impact van goederenvervoer op de gebruikers van de stad, is begin 2016 een onderzoek gestart. Dit onderzoek is uitgevoerd in tien straten in de stad en heeft als basis gediend voor het bepalen van de impact op de gebruikers van de stad. De belangrijkste resultaten uit dit onderzoek zijn opgenomen in deze paragraaf onder *Onderzoeksresultaten*

Het onderzoek bestaat uit de volgende onderdelen:

1. 10 stratenonderzoek in de volgende straten:

1. Damstraat
2. Gerard Douplein
3. Haarlemmerstraat
4. Hartenstraat / Reestraat
5. Herengracht (westzijde)
6. Kinkerstraat
7. Korte Leidsedwarsstraat

8. Overtoom
9. Raadhuisstraat
10. Van Woustraat

In deze tien straten hebben de onderzoeksbureaus DUFEC en Trajan onderzoek gedaan naar het aantal stops van goederenvervoer, wie er stopt en voor welke andere gebruikers de stops hinder veroorzaken. DTV Consultants heeft onderzoek gedaan naar de impact op de verkeersveiligheid van deze stops en Onderzoek, Informatie en Statistiek van de gemeente Amsterdam heeft tijdens deze tellingen voorbijgangers ondervraagd naar de beleving van deze stops.

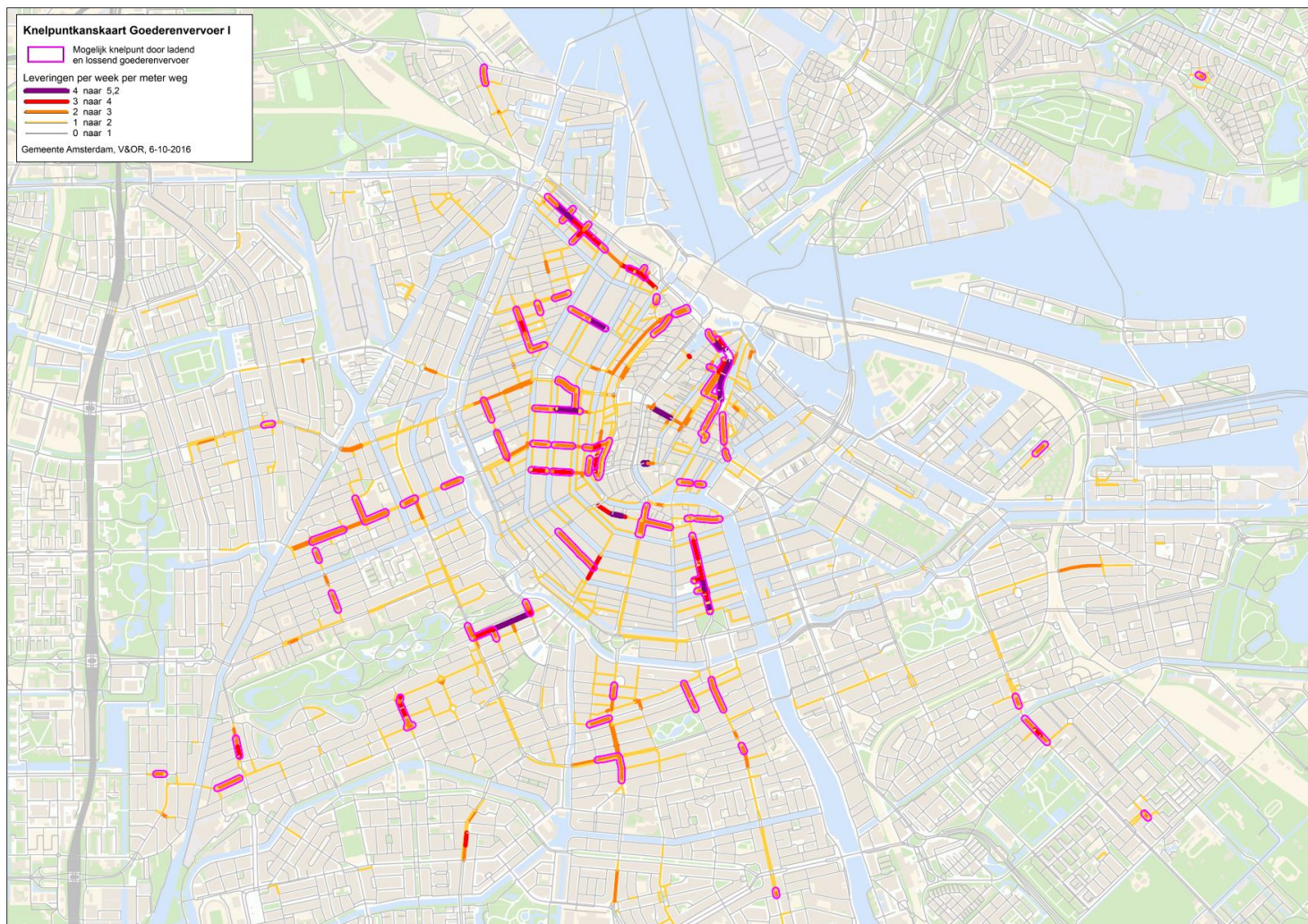
2. Interviews met de branche

Met vertegenwoordigers van vervoerders, verladers en deskundigen is gesproken over de situatie rondom stedelijke logistiek in de stad.

3. Een analyse van potentiële probleemgebieden

Om grip te krijgen op de belangrijkste knelpunten in de gehele stad is met gebruik van GIS analyse een knelpuntkansenkaart opgesteld. Zie afbeelding 1. Deze kaart is gebaseerd op het activiteitsniveau van laden en lossen voor de specifieke sectoren Horeca en Retail (winkels). Gekeken is naar het aantal keer dat deze sectoren per week bevoorrad worden.

Naast dit onderzoek is bij de totstandkoming van deze agenda gebruik gemaakt van de kennis van de Hogeschool van Amsterdam (HvA), afdeling City Logistics. De HvA heeft in samenwerking met stadsdeel Zuid een analyse gedaan naar de stedelijke logistiek in de Oude Pijp.



Figuur 1. Knelpuntenkaart – de locaties in de stad waar het activiteitsniveau van laden en lossen hoog is en de faciliteiten hiervoor laag.

Onderzoeksresultaten

- **Impact verschilt sterk per straat/ gebied**

De grootte van de knelpunten en welke gebruikersgroepen er gehinderd worden verschillen per straattypen. Zo worden in de Damstraat de fietsers in de ochtendspits gehinderd en de voetgangers in de middag. In de Kinkerstraat wordt het doorgaande autoverkeer gehinderd, omdat 45% van de stops op een van de rijbanen plaatsvindt. Op de Overtoom worden daarentegen juist de verladers en vervoerders gehinderd door foutparkeerders op de laad- en losplaatsen.

Uit interviews met de branche (vervoerders, verladers, ondernemers) komt naar voren dat er lokaal fysieke knelpunten worden ervaren, die een effectieve bevoorrading in de straat belemmeren. Oorzaken en impact verschillen per locatie. Oplossingen vragen om maatwerk per straat.

- **Impact op de voetgangers en verblijfskwaliteit**

De hoogste concentratie van horeca gelegenheden en winkels ligt aan de straten en pleinen met terrassen waar voetgangers veel gebruik van maken. Hier is dus een potentieel conflict tussen het laden en lossen van deze horeca en winkels en het prettig verblijven op de terrassen en het wandelen in de straat. Relatief

veel voetgangers worden gehinderd in de relatief smallere historische straten in de stad, waar het laden en lossen vaak grotendeels op het trottoir plaatsvindt. Zo vindt in de Damstraat 62% van de stops op het trottoir plaats. Hierdoor worden voetgangers meer gehinderd dan andere verkeersdeelnemers.

- **Impact op doorstroming**

In de stadsstraten – zoals de Kinkerstraat, Raadhuisstraat en Van Woustraat – is het aantal gehinderde auto's hoog. In meer dan 50% van de gemeten tijd (7.00-17.00) werd op delen van de stadsstraten ergens de rijbaan of (indien aanwezig) de fietsstrook geblokkeerd door laad- en losactiviteiten. Het doorgaande autoverkeer wordt hierdoor gehinderd en staat stil of wijkt uit naar de andere rijrichting, de fietsstrook of incidenteel een trambaan. Fietsers wijken hierdoor uit naar de rijbaan of het trottoir.

- **Relatie met verkeersveiligheid**

Blokkades door laad- en losactiviteiten kunnen tot een licht verhoogd veiligheidsrisico voor andere gebruikers leiden. Met name voor fietsers en voetgangers. In het algemeen is het ongevalsrisico van goederenvervoer vergelijkbaar met dat van personenauto's. Bij het totaal aantal ongevallen in 2015: was 84% bestuurder van een personenauto, 11 % bestuurder van een bestelbus en 6%

bestuurder van een vrachtwagen. De geanalyseerde percentages zijn constant over de jaren 2001-2015. Groot aandachtspunt blijft de dode hoek problematiek.

- **Probleemlocaties**

De druk op de openbare ruimte is het grootst in het centrum van de stad.

Ondernemers en bewoners wijzen het goederenvervoer aan als een belangrijke drukteveroorzaker in de stad (enquête voor Stad in Balans 2015). De locaties waar bewoners de bevoorrading als te grote veroorzaker van drukte aangeven zijn Centrum west, de Pijp/Rivierenbuurt en Oud West/de Baarsjes.

Een horeca gelegenheid wordt gemiddeld twee keer zo vaak bevoorrad als een winkel. In de straten met veel horeca gelegenheden, en dan met name de gelegenheden waar veel vers producten worden gebracht, hebben een hoog activiteitsniveau van laden en lossen. De potentiële knelpuntlocaties die veroorzaakt worden door de bevoorrading van horeca en winkels zijn opgenomen in afbeelding 1. De kaart toont de gebieden waar de concentratie van laden en lossen hoog is (in gradaties) en de faciliteiten om dit te doen -de aanwezigheid van laad- en losplekken- laag.

Een specifiek gebied als de Kalverstraat komt op deze kaart niet voor. Deze straat heeft wel een hoog activiteitsniveau, maar vanwege het venstergebied ook alle mogelijkheden om te laden en te lossen zonder hinder voor en van andere gebruikers.

De kaart is een hulpmiddel om belangrijke knelpuntgebieden te identificeren. Deze zal altijd gebruikt worden in combinatie met lokale kennis.

- **Duur van de stop**

Indien een bestelbus of vrachtwagen stopt en daarmee een verkeersstroom blokkeert, veroorzaakt deze meer hinder naarmate de lengte van de stop toeneemt. Het moment van stilstaan is gemiddeld 10- 15minuten en soms langer. Betrokken partijen geven aan dat het leveren tot in de winkel en het bieden van service aan de ontvangers voor hen van groot belang is, waarmee de stoptijd toeneemt. Het bieden van meer laad- en losfaciliteiten om de hinder voor andere gebruikers te beperken is hier niet altijd de oplossing. Hierdoor neemt de tijdsduur van een stop mogelijk juist toe. De aanpak naar een efficiëntere bevoorrading van een straat is een optelsom van de aanwezigheid van de laad- en losplekken, een prikkel om zo snel mogelijk te laden en te lossen en het nemen van eigen verantwoordelijkheid in de situatie. Dit is

onderdeel van de procesaanpak zoals die opgenomen is in het maatregelpakket (zie maatregel MW1).

1.4 Vervolgstappen

De verwachting is dat het aantal leveringen in de toekomst nog verder zal toenemen. Daarbij wordt de bevoorrading van winkels en horeca steeds fijnmaziger (op meer, verschillende adressen) en frequenter. Dit onder invloed van onder andere internetbestellingen, 'just in time' leveringen en afname voorraadoppervlakte van de winkelpanden.

De druk op de stad neemt dus toe: meer zendingen met meer voertuigen. Niets doen is geen optie, de doorstroming zal meer stagneren, de leefbare stad komt onder druk. Op termijn zullen systeemveranderingen noodzakelijk zijn.

Op basis van het onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van deze agenda is meer inzicht ontstaan in de stedelijke logistiek. Echter; er is ook veel nog onbekend. De situaties ter plekke en individuele ketens voor elke branche zijn immers complex. Een deel van deze agenda bestaat uit maatregelen, generieke – locatie specifieke of innovatieve. Maar ook een deel bestaat uit voorstellen voor vervolgonderzoek. Op basis

hiervan kan concreet invulling worden gegeven en eventuele keten specifieke maatregelen die een systeemverandering kunnen bewerkstelligen.

2 Doelstellingen agenda

Deze agenda beoogt een maatregelenpakket waarmee de bevoorrading van de stad niet wordt geweerd, maar zo efficiënt en effectief mogelijk gaat, met zo min mogelijk hinder voor de gebruikers van de stad.

Hoofddoelstellingen van deze agenda zijn:

1. **verbeteren verblijfskwaliteit / ruimte voor de voetgangers;**
2. **verbeteren van de doorstroming op het plusnet fiets en auto;**
3. **efficiëntere bevoorrading voor en door verladings en vervoerders.**

Met het verbeteren van de verkeersveiligheid van alle gebruikers als randvoorwaarde.



2.1 Verbeteren verblijfskwaliteit en ruimte voor de voetgangers

Vaak geldt: hoe hoogstedelijker het gebied, hoe meer de bereikbaarheid en openbare ruimte onder druk staan. In het stadshart, maar ook in de centrumgebieden daar omheen legt het college de focus op achtereenvolgens het accommoderen van de voetganger en fiets, het OV en de auto (Uit UAM 2016). In deze gebieden is de ruimte het krapst en kan de groei alleen worden opgevangen door meer ruimte voor de voetganger, de fiets en het OV te creëren. Concreet betekent dit dat door het autoluwer maken van straten of door straten in te richten als 30 km/u-gebied er meer ruimte kan ontstaan voor de voetganger en fietser.

Dit heeft als consequentie voor de stedelijke logistiek dat deze stromen niet de gehele dag door de stad kunnen bevoorraden. Venstertijden zijn hier een voorbeeld van. Het maatregelenpakket van deze agenda, dat zich voor het centrumgebied op de voetganger richt, bevat een toolbox met ingrepen die per straat of gebied ingezet kunnen worden. Belangrijk hierin is dat de tijdsvensters waarin bevoorrading is toegestaan, buiten de voetgangerspieken vallen.



2.2 Verbeteren doorstroming op plusnet fiets en auto

De groei van de stad en het toenemende aantal bewoners en gebruikers zorgen voor een toenemende druk op het verkeerssysteem. Op een aantal belangrijke routes ontstaan knelpunten in de doorstroming, mede veroorzaakt door het goederenvervoer. Dit zorgt voor ergernis en onveiligheid voor fietsers. Als we niets doen, neemt het aantal knelpunten toe.

Met het terugdringen van het aantal kilometers van rijdend goederenvervoer in de stad, het verbeteren van het gebruik van de laad- en losplekken en een betere spreiding over de dag (buiten de spits) wordt de doorstroming verbeterd. Daarmee verbetert ook de veiligheid voor alle gebruikers. De focus ligt hierbij op de plusnetten, omdat het aantal gebruikers daar vele malen hoger ligt dan op het onderliggend net en dus het effect op de verbetering van de doorstroming het hoogst is.



2.3 Efficiëntere bevoorrading voor en door verladers en vervoerders

Een efficiëntere logistiek, waarbij de vervoerders en verladers sneller ter plaatse zijn, eenvoudiger een goede plek vinden om te laden en lossen en daarmee minder kilometers en kortere stops maken creëert een positief effect voor alle betrokken partijen.

Door logistiek vroegtijdig mee te nemen in de nieuwe ontwerpen, zonder daarbij andere gebruikers of gewenste kwaliteiten te benadelen kan een efficiëntieslag behaald worden. De stedelijke logistiek wordt met deze agenda beter geborgd in de inrichting en het ontwerpproces van een straat of gebied. In het maatregelen overzicht zijn hiertoe maatregelen opgenomen.

Daarnaast beoogt de gemeente door middel van deze agenda meer inzicht te krijgen in welke systeemveranderingen of keten specifieke maatregelen een positieve bijdrage kunnen leveren in een efficiëntere bevoorrading van de stad. Dit is opgenomen in het onderdeel onderzoek.

2.4 Verkeersveiligheid als randvoorwaarde

Verkeersveiligheid is bij alle maatregelen een randvoorwaarde. Veel van de uitvoeringsmaatregelen dragen actief bij aan de verkeersveiligheid van verkeersdeelnemers. Met het terugdringen van het aantal kilometers en het foutief en langdurig stilstaan dragen de maatregelen bij aan de verkeersveiligheid.

Het college werkt daarnaast onverminderd door aan het uitvoeren van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012 - 2015. In 2016 komt het college met een nieuw Meerjarenplan Verkeersveiligheid.

2.5 Verbeteren van de luchtkwaliteit

Door (omrijd)kilometers van logistiek verkeer in de stad te reduceren en de doorstroming te verbeteren, verbetert ook de luchtkwaliteit. Deze doelstelling - gezonde lucht - is expliciet belegd in de Agenda Duurzaamheid. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is al een stevige relatie gelegd tussen de mobiliteitsopgave en de duurzaamheidsopgave. Heel specifiek geldt deze

ook voor de Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek. Alle maatregelen die worden genomen dragen in meer of mindere mate bij aan een betere luchtkwaliteit, in het bijzonder op de luchtkwaliteitsknelpunten van de stad.

Maatregelen dodehoek ongevallen

De afgelopen jaren is geïnvesteerd in maatregelen om het zicht vanuit de vrachtwagen te verbeteren door opstelstroken voor fietsers bij verkeerslichten aan te leggen. Ook is geïnvesteerd in het aanleggen van spiegelafstelplaatsen voor vrachtwagens en het plaatsen van dodehoek stickers op gemeentelijke vrachtwagens.

Als onderdeel van de verkeerseducatie wordt bovendien een training aangeboden om kinderen te leren over de dode hoek. En, er is een pilot met innovatieve 360 graden camera's waarmee chauffeurs in staat zijn om weggebruikers aan alle kanten van hun voertuig in de gaten te houden. De komende jaren blijft de dodehoek problematiek

Fysieke schade aan het wegdek

Een onderdeel dat impliciet is meegenomen binnen het thema verblijfskwaliteit is de kwaliteit van de bestrating. Het gaat dan met name om de fysieke schade die optreedt aan het wegdek wanneer er te zware voertuigen rijden of manoeuvreren. Voor de gemeente betekent dit een significante kostenpost. Deze kosten zijn niet nader onderzocht in deze Agenda maar zullen bij de evaluatie van de maatregelen wel onderwerp van onderzoek zijn.

3 Strategie en aanpak

De aanpak bestaat uit 3 onderdelen die complementair zijn en elkaar ondersteunen:

1. Maatwerk per gebied;
2. Generieke maatregelen voor de stad;
3. Innovatie en onderzoek.

Elk onderdeel bestaat uit een aantal concrete maatregelen; deze worden in hoofdstuk 4 afzonderlijk toegelicht.

1. Maatwerk per gebied

Door het verschil in inrichting van de gebieden en het verschil in de wijze waarop en waar geleverd wordt, is de problematiek maar ook de oplossingsrichting per gebied variabel. Maatwerk per gebied is noodzakelijk.

De maatregelen in deze categorie zijn feitelijk oplossingsrichtingen; hoe ze concreet in een specifieke straat er uit gaan zien, is afhankelijk van de plaatselijke situatie. De precieze uitwerking van deze "locatiespecifieke maatregelen" zal in

samenspraak met lokale betrokkenen en stadsdelen worden bepaald.

Voor een verdere toelichting, zie hoofdstuk 4, Maatwerk maatregel 1 en het processchema.

2. Generieke maatregelen

Deze maatregelen hebben een effect op de logistiek in de gehele stad. Dit kunnen maatregelen zijn die ervoor zorgen dat bij bouwprojecten van de gemeente op basis van EMVI criteria (Economische Meest Voordelige Inschrijving) gestuurd wordt op het terugdringen van het aantal wegkilometers, het stimuleren van vervoer over water en de negatieve impact van bouwverkeer in de stad. Maar ook maatregelen die leveranciers zo adequaat mogelijk voorzien van de up-to-date route informatie.

3. Innovatie en onderzoek

Een aantal maatregelen is innovatief van aard. De uitkomst van deze maatregelen is nog niet precies bekend, maar lijkt erg kansrijk en zal in de vorm van pilots gestalte krijgen. Daarnaast is op onderdelen meer onderzoek nodig. Hiervoor zijn onderzoeksthema's benoemd.

Stap voor stap naar systeemverandering

Voor alle maatregelen geldt: er vindt een voortdurende monitoring plaats om te bezien welke maatregelen waar het meest succesvol zijn.

Dit is relevant om ook de eerste concrete stappen te kunnen zetten naar een systeemverandering. Een dergelijke verandering is niet van vandaag op morgen te realiseren; daarvoor is de logistieke werkelijkheid te complex. Wel is proefondervindelijk – dus stap voor stap – vast te stellen welke maatregelen hieraan het meeste bijdragen.

Een nulmeting als start

De pilot gebieden (maatregelen onder Innovatie en Onderzoek) en de gebieden waar integraal gekeken wordt naar een maatregelpakket (Maatwerk- maatregel 1) starten met een nulmeting in het toepassingsgebied en worden gemonitord en geëvalueerd. Bij een positieve evaluatie worden ze waar mogelijk opgeschaald naar vergelijkbare locaties of een generieke maatregel voor de gehele stad. Zo werken we stap voor stap naar een betere situatie.

4 Maatregelenpakket

In samenspraak met betrokkenen van binnen en buiten de gemeente en het bedrijfsleven is een maatregelenpakket opgesteld dat bijdraagt aan de doelstellingen van de Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek.

In bijlage 3 wordt toegelicht hoe het selectieproces om te komen tot deze maatregelen is verlopen. Ook wordt daarin duidelijk dat bepaalde maatregelen (om verschillende redenen) zijn afgevallen en niet tot deze agenda behoren.

In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zijn reeds een aantal concrete logistieke maatregelen opgenomen ("maatregel 45"). Volledigheidshalve zijn deze maatregelen ook opgenomen in dit hoofdstuk. Daarnaast lopen er vanuit andere programma's – ook buiten de gemeente – verschillende maatregelen die met binnenstedelijke logistiek te maken hebben. Ook deze zijn opgenomen. Dit geldt bijvoorbeeld voor enkele maatregelen uit de Agenda Duurzaamheid die gericht zijn op een verschuiving van het logistieke verkeer. Daardoor ontstaat een

integraal overzicht van alle lopende maatregelen op het gebied van binnenstedelijke logistiek.

Vanuit de Agenda Duurzaamheid zijn enkele maatregelen genomen die heel specifiek gericht zijn op verduurzaming van de voertuigen in de stad; deze maatregelen hebben wel een duidelijke relatie met de Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek, maar blijven onder directe verantwoordelijkheid van Duurzaamheid vallen. In de tekstbox hiernaast worden deze toegelicht.

Het maatregelenpakket bestaat uit 3 hoofdcategorieën die volgen uit de aanpak.

1. **Maatwerk per gebied**
1. **Generieke maatregelen voor de stad**
2. **Innovatie en onderzoek**

Per maatregel is allereerst een korte beschrijving van het maatregelprincipe opgenomen, gevolgd door de concrete actie.

Maatregelen uit de Agenda Duurzaamheid

Uit de Agenda Duurzaamheid zijn een aantal maatregelen voortgekomen die een relatie hebben met de binnenstedelijke logistiek. De uitvoering en monitoring van deze maatregelen vindt plaats in nauwe samenhang met de maatregelen uit de Agenda Logistiek.

- Milieuzones voor vracht- en bestelauto's.
- Subsidierегeling elektrisch vervoer; waarbij de aanschaf van elektrische vracht- en bestelauto's worden gesubsidieerd;
- De Agenda Afval; waarin maatregelen zijn opgenomen die leiden tot een efficiëntere afvallogistiek. In 2017 wordt het Aanvalsplan Bedrijfsafval opgesteld.

4.1 Locatiespecifieke maatregelen

MW1 Procesaanpak in specifieke gebieden

Het oplossen van knelpunten die samenhangen met logistiek is vaak maatwerk. De verschillende stakeholders uit de logistieke keten spelen een rol; van verladere tot ontvangers. Ook de inrichting van het gebied of de straat speelt een rol in mogelijke knelpunten door logistieke bewegingen.

Concreet betekent deze maatregel dat de programmamanager van de Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek Amsterdam de procesregie neemt om de grootste logistieke knelpunten voor een straat of gebied in de stad aan te pakken. Hiertoe worden alle betrokken stakeholders (verladere, ontvangers, bewoners, etc.) bij elkaar gebracht om tot een aanpak te komen die zal moeten leiden tot een verbetering van de logistiek, verkeersveiligheid, verblijfskwaliteit en doorstroming in de straat. Hierbij kunnen maatregelen worden ingezet die opgenomen zijn in deze agenda ("toolbox"). In Afbeelding 2 is dit traject schematisch weergegeven.

Om de beoogde doelstellingen van deze agenda concreet en meetbaar te maken wordt gestart met een nul-meting op gebied van doorstroming, veiligheid en impact op de verschillende gebruikersgroepen.

Dit traject is al gestart in de Damstraat en zal verder worden uitgewerkt in 2017. Daarnaast zal in 2017 ook in de Haarlemmerstraat (Centrum) en het Gerard Douplein / Eerste van der Helststraat (Zuid) en de van Bearlestraat / Paulus Potterstraat (Zuid) een dergelijk traject starten en wordt in samenspraak met andere stadsdelen bezien welke straten nog meer worden opgepakt.

De opgedane kennis vanuit deze aanpak wordt geëvalueerd en waar mogelijk opgeschaald worden naar soortgelijke typen straten in de stad.

MW2 Inrichtingstoets

Vaak kunnen problemen die samenhangen met overlast voor en door bestel- en vrachtwagens worden opgelost door relatief kleine ingrepen. Zo zijn sommige laad- en losplekken moeilijk toegankelijk als gevolg van lastig gesitueerd straatmeubilair, bebording of te hoge

stoepranden. Hierdoor wordt er nog al eens op de straat gelost, terwijl er een losplek beschikbaar is. Een soortgelijke problematiek doet zich voor bij bepaalde bochten in nauwe straten; waar als gevolg van hinderlijk gesitueerde paaltjes of bebording bochten moeilijk genomen worden.

Door middel van een "toets" op "toegankelijkheid" voor vracht- en bestelauto's kunnen knelpunten inzichtelijk worden gemaakt. In de Pijp is hier goede ervaring mee opgedaan. De toets wordt uitgevoerd door een logistiek expert met ruime chauffeurservaring.

Overigens kan een check er ook toe leiden dat er juist extra straatmeubilair wordt geplaatst om misbruik van de openbare ruimte door laden en lossen te voorkomen, bijvoorbeeld Amsterdammertjes op bepaalde locaties.

In de Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek is geld gereserveerd voor de uitvoering van een tiental uitvoeringstoetsen. De kosten voor fysieke aanpassingen kunnen worden gedekt uit reguliere beheer-en onderhoudsgelden.

MW3 Optimaliseren venstertijden

Door ruimere venstertijden zijn bedrijven in staat hun ritplanning efficiënter te organiseren en minder kilometers te maken. Uiteraard binnen randvoorwaarden. In voetgangersgebieden is grosso modo tussen 12 uur en 18 uur geen bevoorrading wenselijk; maar daarvoor en daarna wel. Maatwerk daarbij is evident. Sommige winkelstraten kennen een duidelijke fietspiek; dat kan betekenen dat het juist raadzaam is om na de ochtend-fietsspits de venstertijd te starten maar deze wel tot na het middaguur door te laten lopen.

Deze maatregel heeft enerzijds een normatief karakter (in het kader van de Herijking Luchtkwaliteit zijn in 2013 afspraken gemaakt met het bedrijfsleven om de venstertijden in principe van 18 uur 's avonds tot ten minste 12 uur 's middags de volgende dag te laten lopen), anderzijds wordt een beperkt budget gereserveerd (arbeidsuren) om verruiming mogelijk te maken daar waar het aan de orde is.

MW4 Faciliteren dagranddistributie

Met name grote retailketens en supermarkten beleveren hun winkels bij voorkeur buiten de spitsen, in de vroege ochtend of avond. Dit is niet alleen logistiek wenselijk, ook qua verkeersveiligheid, doorstroming en verblijfskwaliteit is dit in principe positief.

Belangrijk hierbij is dat men zich wel dient te houden aan de wettelijke geluidsnormen. In 2015 is de gemeente gestart met een internet portaal waar vervoerders kunnen melden dat men een winkel in de dagranden wil bevoorraden. Na aanleiding van deze melding wordt in samenspraak met het stadsdeel gezien of dit wenselijk is en zo ja, of de laad- en lostijden (op een losplaats) moeten worden aangepast.

De komende jaren wordt het internet portaal voortgezet en is de projectmanager Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek primaire aanspreekpunt voor dagranddistributie.

MW5 Combineren losplaatsen met doelgroepplaatsen

Op bepaalde locaties kan extra laad- en loscapaciteit worden gecreëerd door laad- en losplaatsen te combineren met andere doelgroepplaatsen, zoals taxistandplaatsen of touringcarhalteplaatsen. Dit principe is in theorie interessant omdat het tijdstip van gebruik op de dag vaak niet conflicteert; laden en lossen vindt veelal in de ochtend plaats, terwijl het personenvervoer later op de dag op gang komt. Uiteraard is dit maatwerk per locatie. De projectmanager Logistiek zal regie voeren op het proces om kansrijke locaties te identificeren.

Vervolgens zal in samenspraak met stadsdeel en bedrijfsleven worden gezien wat mogelijk is.

MW6 Faciliteren Goederen Afgiftepunt

Een goederenafgiftepunt is een pand waar winkeliers hun goederen kunnen laten afleveren zodat een vervoerder de mogelijkheid heeft om te bezorgen op tijdstippen dat de winkelier nog niet aanwezig is. Daarnaast leidt de afgifte van goederen bij het punt – dat goed bereikbaar dient te zijn voor bevoorradend verkeer en zich buiten het primaire winkelgebied bevindt – tot een afname van laden en lossen bij de winkels.

De exploitatie van een goederenafgiftepunt is een verantwoordelijkheid van de markt. De gemeente kan faciliteren door bijvoorbeeld de bereikbaarheid en toegankelijkheid (voldoende loscapaciteit) van het punt te verbeteren. In Zuid is eind 2016 gestart met een afgiftepunt. De rol van de projectmanager Uitvoeringsagenda Logistiek bestaat uit het monitoren van de voortgang en succes van dit punt en het eventueel faciliteren van opschaling naar andere plekken in de stad.

MW7 Inzet vliegende brigade

Overlast voor én door bestel- en vrachtverkeer is goed zichtbaar in de stad. Enerzijds komt dit doordat de logistieke sector zich niet houdt aan bestaande regels (zoals het parkeren op de stoep,

lossen op de rijbaan, lossen buiten venstertijden), maar anderzijds – en primair – omdat andere weggebruikers zich niet aan de regels houden. De losplaatsen in de stad worden dan gebruikt als verkapte parkeerplaats (zeker door personenvervoertuigen), dat logistieke partijen vaak geen alternatief hebben.

De handavingsopgave die hieruit voortvloeit is tweeledig: enerzijds strenger handhaven op foutgeparkeerde bestel- en vrachtauto's, maar anderzijds ook op personenauto's die laad- en losplekken bezet houden.

Vanuit de Uitvoeringsagenda Logistiek zal budget worden vrijgemaakt om een "vliegende handavingsbrigade" in te stellen. Daarbij zal

aansluiting worden gezocht bij andere programma's waar een handavingsopgave uit voort vloeit, zodat taken en middelen gecombineerd kunnen worden. Uitgangspunt is dat deze brigade zich in ieder geval zal richten op de doorstromings- en luchtkwaliteitsknelpunten in de stad zoals die in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en Agenda Duurzaamheid zijn benoemd.

MR8 Inzet ANPR voor handhaving









De inzet van ANPR (Automatic Number Plate Recognition) verhoogt de pakkans aanzienlijk. Voor de milieuzones wordt al met dit systeem gewerkt. Daarnaast kan ANPR worden ingezet om andere toegangsverboden te handhaven,

bijvoorbeeld de 7,5tonszone in stadsdeel Centrum of de toegang van voetgangersgebieden.

Toegangsregulering vindt nu of niet plaats, of met paaltjes met sleutels of met verzinkbare palen ("vezip"). In verschillende gemeenten (Alkmaar, Amersfoort, Delft, Utrecht) is onlangs gestart met deze vorm van handhaving.

Vanuit de Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek zal in samenspraak met stadsdelen en andere relevante programma's worden geïnventariseerd op welke locatie(s) in 2017 kan worden gestart met ANPR-handhaving.

Tabel 1 Overzicht Maatregelen Maatwerk (MW) per gebied

Overzicht Maatwerk per gebied				
Maatregel	Omschrijving	Doelstellingen op	Planning	Locatie
MW1] Procesaankpak in specifieke gebieden	Hanteren van systematische aanpak per gebied, begeleid door programmamanager Logistiek (V&OR). Proces met stakeholders en toolbox.		2017 - start proces 3 gebieden 2018 e.v. verankeren	Centrum (Damstraat, Haarlemmerstraat), Zuid (G.Douplein, v Baerlestr). rest nader te bepalen.
MW 2] Inrichtingstoets	Toets op toegankelijkheid voor logistiek verkeer (zijn lalo's groot genoeg, herplaatsing straatmeubilair, Amsterdammertjes plaatsen, etc)		2017 – 4 checks 2018 - naar gelang vraag	Locaties nog te bepalen. verder in toolbox
MW 3] Optimaliseren venstertijden	Ruimere venstertijden borgen, mits geen conflicten met voetgangers en fietsen. Centrale regie voeren, maatwerk ism stadsdeel		2017	Locaties nog te verkennen
MW 4] Faciliteren dagranddistributie	Ruimere venstertijd in dagranden (mits binnen geluidsnormen) mogelijk maken . Centrale regie voeren, maatwerk ism stadsdeel		2017	Locaties nog te verkennen
MW5] Combineren losplaatsen / doelgroepplaatsen	Extra loscapaciteit creëren door bv taxistandplaatsen / touringcarplaatsen op "daluren" voor deze doelgroep open te stellen voor logistiek (bv ochtenden). Regie voeren, maatwerk ism stadsdeel		2018	Locaties nog te verkennen
MW 6] Faciliteren goederen afgiftepunt	Faciliteren van infrastructuur rond goederen afgiftepunt zodat deze goed bereikbaar is		2017	Start in de Pijp, bij succes opschalen
MW 7] Inzet vliegende brigade	Inhuren extra boa-capaciteit die specifiek handhaaft op logistiek-gerelateerde overtredingen (zowel logistiek verkeer als foutparkerende auto's)		2017 – 3 gebieden irt procesaanpak 2018 e.v.	Locaties nog te verkennen
MW 8] Inzet ANPR t.b.v. handhaving	Inzetten van ANPR voor handhaving van bv 7,5tonszone (Centrum) of voetgangersgebieden (maatwerk)		2018	Centrum (7,5ton)

Procesaanpak MW 1

Bepalen probleemgebieden

Wie: Programma manager Stedelijke logistiek + betrokken Stadsdeel

Wat: welke gebieden gaan we aan de slag?

Plan van aanpak

Wie: Programma manager Stedelijke logistiek + betrokken Stadsdeel

Wat: Bespreken probleemdefinitie en van daaruit bepalen van stappenplan

Is er een scherpe, gedeelde probleemdefinitie?

Nee

Ja

Onderzoek

Bepalen en uit laten voeren van vervolgonderzoek t.b.v. scherpe en feitelijk probleemdefinitie en 0-meting.

Samenstellen Projectteam Logistiek voor probleemgebied

Samenstellen PT onder leiding van gemeente met Stakeholders; vertegenwoordigers vanuit alle betrokken invalshoeken.

Werksessies PT Logistiek

- Probleemdefinitie
- Visie op gebied
- Eerste oplossingsrichtingen
- Haalbaarheid oplossingen

Zijn de oplossingsrichtingen al belegd in Agenda?

ja

Nee

Uitvoering maatregelen

Evaluatie

1 jaar na uitvoering

Verdiepen visie en oplossingsrichtingen

Uitwerking integraal maatregelenpakket

Opstellen uitvoeringstraject voor maatregelenpakket. Deels uit bestaand pakket, deels bredere agenda's en/of programma's

Evaluatie traject bepalen en uitvoeren

Vanaf 1 jaar na uitvoering

Figuur 2 Schema procesaanpak Maatregel MW1

4.2 Generieke maatregelen

GM1 Logistiek makelaar: de stadsloods

Er zijn de laatste jaren steeds meer bedrijven die innovatieve en duurzame oplossingen bieden in het binnenstedelijk vervoer. Dit zijn vaak bedrijven van buiten de stad die zich in Amsterdam melden voor bijvoorbeeld een overslagpunt om goederen elektrisch de stad in te transporteren. Het is belangrijk om deze partijen goed te begeleiden.

De Stadsloods van de gemeente Amsterdam werkt vanuit een bestuursopdracht met als belangrijkste taak het begeleiden van ondernemingen bij het vinden van een locatie. Logistieke ondernemingen kunnen ook bij de Stadslood (www.amsterdam.nl/stadsloods) terecht.

GM2 Commissie Bevoorrading Amsterdam

Als onderdeel van het Convenant "Slim en Schoon" is in 2015 de Commissie Bevoorrading Amsterdam (CBA) opgericht. In deze commissie hebben experts van gemeente (V&OR, R&D, EZ) en bedrijfsleven zitting. Het bedrijfsleven binnen het CBA adviseert gevraagd en ongevraagd over relevante ontwikkelingen en projecten met betrekking tot de bevoorrading van de stad

Amsterdam. Daarnaast adviseert de commissie de gemeente met betrekking tot de ontwikkeling en voortgang van bevoorradingsconcepten binnen Nederland en in het bijzonder binnen Amsterdam.

GM3 Faciliteren vervoer over water

In theorie leent het water in de stad zich goed als alternatief voor vrachtvervoer over de weg. Er zijn al enkele bedrijven die over water vervoeren (met name afval- en bouwtransport), maar er is nog geen sprake van een schaa sprong. Een belangrijk knelpunt vormt het gemis aan overslaglocaties aan en op de gracht.

Concreet zal met deze maatregel in samenspraak met (in ieder geval) stadsdeel Centrum en Waternet én relevante bedrijven worden gezocht naar een locatie in het centrum waar een pilotproject wordt gestart.

GM4 Herijken ontheffingenbeleid 7,5tonszone

Momenteel geldt in Stadsdeel Centrum in een groot gebied een verbod voor vrachtvoertuigen zwaarder dan 7,5ton (de "7,5tons-zone"). Voor dit verbod worden ontheffingen verleend. De beleidsregels op basis waarvan dit gebeurt zijn aan herijking toe. .

Concreet zal voor de zomer van 2017 in samenspraak met het stadsdeel een nieuw

ontheffingenbeleid worden opgesteld. Dit zal gebeuren in overleg met het bedrijfsleven; mede om te bezien hoe een level playing field kan worden gecreëerd en welke eisen realistisch, controleerbaar en pragmatisch zijn.

GM5 Herijken RVV-ontheffingenbeleid

Op 15 maart 2016 is een uniform stedelijk beleid vastgesteld voor het verlenen van RVV-ontheffingen. Hierbij is tevens besloten dat er in 2017 een optimalisatieslag plaats zal vinden. Omdat een groot deel van deze ontheffingen gerelateerd zijn aan bestel- en vrachtvoertuigen, wordt deze actie mede opgepakt vanuit de Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek. Concreet zal in 2017 een plan van aanpak worden uitgewerkt op basis waarvan later dat jaar een nieuw ontheffingenbeleid kan worden opgesteld.

GM6 Logistieke Ontkoppelpunten

Een Logistiek Ontkoppelpunt (LOP) is een parkeerterrein of bedrijfsterrein dat vervoerders van buiten de regio Amsterdam kunnen gebruiken om voertuigen en opleggers of aanhangwagens tijdelijk en veilig te stallen. Deze vervoerders kunnen dan met grotere combinaties of met LZV's (lange zware voertuigen) vanuit hun vertrekpunt elders in het land efficiënt naar de regio Amsterdam rijden om vervolgens hun aanhanger

af te koppelen aan de rand van de stad en met kleiner materieel de stad in te rijden.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu onderzoekt de haalbaarheid van een digitaal reserveringssysteem waarmee bedrijven gebruik kunnen maken van elkaars terreinen in andere regio's. De stadsregio coördineert namens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor de regio Amsterdam een onderzoek naar de concrete mogelijkheden voor een of meerdere LOP's in de regio. Dit onderzoek zal in 2017 worden uitgevoerd. Gefocust wordt op de West-As en Zuid-Oost. Vanuit de regio Amsterdam coördineert de Stadsregio de inzet. De gemeente Amsterdam zal hieraan een bijdrage leveren.

GM7 Inzet bij handhaving foutparkeerders

Vanuit het project 'Slimmer Handhaven' (uit actieprogramma Smart Mobility) wordt gewerkt aan het signaleren van foutparkeersituaties met de scanauto's voor de fiscale parkeerhandhaving. Uiteindelijk doel is om, net als bij de fiscale handhaving, verbalisering op afstand te kunnen afhandelen.

Vanuit de Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek zal specifiek aandacht worden gegeven aan foutparkeerders op laad- en losplaatsen. Waar mogelijk worden foutparkeerders (die dus niet

laden en lossen) op afstand geverbaliseerd. In veel gevallen zal handhaving op straat noodzakelijk blijven. Hiervoor kan dan een beroep worden gedaan op handhavers (met name uit vliegende brigade).

De focus zal worden gelegd op locaties met bereikbaarheids- en luchtkwaliteitsknelpunten in de stad. Deze werkwijze zal vanaf medio 2017 geoperationaliseerd kunnen worden.

GM8 Digitaliseren en delen route-informatie

Veel gemeentelijke weginformatie is niet of versnipperd beschikbaar voor de logistieke sector. Dit betreft enerzijds "statische" kenmerken zoals hoogtebeperkingen, locaties van losplekken of venstertijden. Anderzijds gaat het hier over meer "dynamische" kenmerken zoals wegwerkzaamheden of vergunningsaanvragen die een impact kunnen hebben op de doorstroming (zoals verhuisontheffingen). Met oog op de efficiënte ritplanning is deze informatie essentieel voor de logistieke sector.

Concreet bestaat deze maatregel eruit dat er capaciteit beschikbaar wordt gesteld om meest kansrijke data te digitaliseren en toegankelijk te maken voor de logistieke sector.

GM9 Opnemen van logistieke criteria in gemeentelijke inkoop

De gemeentelijke organisatie is een veroorzaker van veel logistieke bewegingen in de stad. Het gaat hierbij om logistiek die voortvloeit uit de inkoop van diensten (denk aan levering van kantoorartikelen). Door logistiek slimmer te verankeren in de gemeentelijke inkoopprocedures kan beter worden gestuurd op een slimmere logistiek. Te denken valt aan gunningscriteria in aanbestedingen die een minimalisatie van logistieke bewegingen bewerkstelligen en het stimuleren van de inzet van elektrisch vervoer. Bij aanbestedingen van papier en koffie zijn hier goede ervaringen mee opgedaan.

Concreet betekent deze maatregel dat er binnen de gemeente een "logistieke inkoop expert" wordt aangesteld die inkopers en projectleiders adviseert op logistieke onderwerpen.

GM10 Verankeren van slimme logistiek in de bouw

De gemeente is direct opdrachtgever van veel bouwwerkzaamheden in de stad, met name op het gebied van infrastructuurprojecten en beheer en onderhoud van de openbare ruimte. In aanbestedingsprocedures moet bouwlogistiek beter worden verankerd. Dit kan door bijvoorbeeld via EMVI criteria (Economische Meest Voordelige

Inschrijving) te sturen op het terugdringen van het aantal wegkilometers en het stimuleren van vervoer over water (zie tekstbox *EMVI criteria bouwlogistiek*). Daarnaast heeft de gemeente een rol in de uitgifte van bouw kavels. Daarin kan zij indirect sturen op bouwwerkzaamheden. Hoe dit concreet kan gebeuren moet worden uitgewerkt, mede in overleg met Grond en Ontwikkeling.

Concreet betekent deze maatregel dat de gemeentelijke "logistieke inkoop expert" (zie maatregel GMg) actief inventariseert, adviseert en regisseert hoe slimmere bouwlogistiek en daarmee mogelijkheden voor vervoer over water structureel verankerd wordt in aanbestedingsprocedures en tenders voor kaveluitgifte. Het aantal vervoersbewegingen moet dan vallen onder het selectie criterium duurzaamheid. Op dit moment wordt geëxperimenteerd met BREEAM als uitwerking van het selectie criterium duurzaamheid. Het aantal vervoersbewegingen is hier onderdeel van, hoe minder vervoersbewegingen hoe hoger de BREEAM score.

GM11 Handboek logistiek

Logistiek is vaak een sluitstuk; in de fysieke inrichting én in beleid en regelgeving. Opgave is dan ook om het belang van de logistiek een betere plek te geven in de stad. Juist door zo vroeg

mogelijk in het proces oog te hebben voor (letterlijk) de plek van bestel- en vrachtauto's in de stad, kunnen veel negatieve externe effecten worden voorkomen. Momenteel ontbreekt er een eenduidige kennisbron van logistieke ontwerp kennis.

Concreet betekent deze maatregel dat er een handboek wordt opgesteld waarin logistieke richtlijnen worden opgenomen. Welke onderwerpen hierin een rol krijgen wordt nog nader onderzocht in overleg met het bedrijfsleven. Te denken valt aan richtlijnen met betrekking tot omvang van laad- en losplekken, een richting voor minimum aantal te hanteren plekken in winkelstraten, standaardisering van tijdsvensters, etc..

EMVI criteria bouwlogistiek - vervoer over water

In de aanbesteding voor de vervanging van de walmuur Tweede Kostverlorenkade is een *EMVI criterium luchtkwaliteit/bouwlogistiek* opgenomen. De focus in deze aanbesteding lag op het verslimmen en verschonen van vervoer van materiaal, materieel en afval van- en naar de bouwplaats. Hierdoor hebben alle inschrijvers ingezet op slimme en schone bouwlogistiek en is elk met een goed onderbouwd plan gekomen. De winnaar heeft ten opzichte van een reguliere uitvoering een sterke reductie van de wegvoertuigkilometers weten te bereiken, onder andere door een sterke inzet van vervoer over water.

GM12 Duurzame cargohubs

In zowel de Uitvoeringsagenda Mobiliteit als de Agenda Duurzaamheid (oorsprong) zijn de cargohubs opgenomen. Een duurzame cargohub is een distributiecentrum (bij voorkeur aan de rand van de stad, op een goed bereikbare locatie) waar goederen kunnen worden overgeslagen op schoon (lieft elektrisch) natransport de stad in. Op dit moment zijn er al drie distributiecentra (cargohubs) van waar uit de "last mile" levering elektrisch wordt gedaan (Zuidoost, Foodcenter Amsterdam en Westpoort).

De gemeente zal in samenspraak met het bedrijfsleven de ontwikkeling van twee extra cargohubs van waaruit elektrisch wordt beleverd, faciliteren.

GM13 Privileges elektrische voertuigen

Om de inzet van elektrische bestel- en vrachtvoertuigen te stimuleren worden momenteel in Centrum bij wijze van pilot ontheffingen gegeven voor RVV-regelgeving (met name stoepparkeren). Door een dergelijke ontheffing wordt de business case van elektrisch rijden beter; vervoerders zijn minder tijd kwijt met het zoeken van een geschikte losplaats én hebben minder administratieve lasten.




































In 2017 zal deze pilot worden opgeschaald naar de gehele stad, mede in het kader van de generieke herijking van het RVV-ontheffingenbeleid. In nauw overleg met de stadsdelen (gebiedsmanagers) zal worden gezien waar deze ontheffingen precies mogelijk zijn, zonder dat dit tot onwenselijke situaties leidt.

GM14 Convenant Slim & Schoon

In 2015 heeft de gemeente Amsterdam een Convenant gesloten met het "logistieke bedrijfsleven" (EVO, TLN, MKB, VNO-NCW, AmsterdamCity en de Hogeschool van Amsterdam). In dit convenant zijn afspraken gemaakt over de invoering van de milieuzone voor bestelauto's, de ondertekening van de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (doelstelling: bevoorrading in 2025 zero emissie) én over de uitvoering van diverse projecten gericht op

slimmere en schonere bevoorrading. De projecten vallen onder een van de thema's die ook in deze agenda zijn opgenomen en worden uitgevoerd door het georganiseerd bedrijfsleven. Jaarlijks wordt de voortgang geëvalueerd. Begin 2017 zal duidelijk zijn welke projecten in 2017 worden gerealiseerd.

Tabel 2 Overzicht Generieke Maatregelen (GM)

Overzicht Generieke maatregelen					
Maatregel	Omschrijving	Doelstellingen op			Planning
GM 1] Logistiek makelaar: de stadsloods	Beter onder de aandacht brengen van logistieke taken huidige stadsloods				Lopende maatregel
GM 2] Commissie Bevoorrading	Bevoorradingcommissie die adviseert over logistieke zaken				Lopende maatregel
GM 3] Faciliteren vervoer over water	In eerste instantie gebiedsgerichte, pragmatische aanpak in Centrum (i.s.m Waternet) rond potentiële aanmeerplekken	  			2017
GM 4] Herijken ontheffingenbeleid 7,5tonszone Centrum zones	Actualiseren ontheffingenbeleid voor 7,5tonszone in centrum en onderzoek naar uitbreiding in centrumzones in de stad	  			2016
GM 5] Herijken RVV-ontheffingenbeleid	Actualiseren ontheffingenbeleid voor alle RVV-ontheffingen (stadsbreed)	  			2016-2017 (in voorbereiding)
GM 6] LOP (logistiek ontkoppelpunt)	Verkenning mogelijkheid voor LOP's in regio Amsterdam, waar vrachtwagen een wagon kan ontkoppelen				2016 – 2017
GM 7] Inzet Egis bij signalering foutparkeren	Benutten signaleringsfunctie Egis Parking System bij fout- en dubbelparkeerders	  			2017 Start centrum, dan hotspots buiten centrum
GM 8] Digitaliseren en delen routeinformatie	Digitaliseren en beschikbaar stellen aan logistiek van informatie (venstertijden, hoogtebeperkingen ,etc)				2018
GM 9] Opnemen van logistieke criteria in gemeentelijke inkoop	Aanstellen "logistieke inkoop expert" die inkopers en projectleiders adviseert op duurzame en slimme logistiek	 			2017/2018
GM 10] Verankeren van slimme logistiek in de bouw	In samenwerking met de 'logistiek inkoop expert' (GM9) zal verankering van slimme bouwlogistiek in aanbestedingsprocedures en kavelafgifte onderzocht worden	 			
GM 11] Handboek logistiek	Opstellen en hanteren van handboek met richtlijnen m.b.t. logistiek ontwerp (aansluitend bij richtlijnen CBA)	  			2017/2018
GM 12] Duurzame Cargohubs	Faciliteren van de ontwikkeling van twee extra cargohubs van waar uit elektrisch de last-mile levering kan worden gedaan	  			Lopende maatregel
GM 13] Privileges elektrische bestel- vrachtvoertuigen	Opschalen van huidige pilot RVV-ontheffing voor elektrische bestel- en vrachtvoertuigen				Lopende maatregel
GM 14] Convenant Slim & Schoon	Convenant tussen gemeente en georganiseerd bedrijfsleven over milieuzone en deelprojectengericht op slimmer en schoner vervoer	  			Lopende maatregel

4.3 Innovatieve maatregelen en onderzoek

IM1 Inzet beacons in logistiek

Een beacon is een zendertje dat een uniek signaal uitzendt en herkend kan worden door andere IT-systemen (apps, routeplansystemen, etc.). Het idee is dat met de inzet van beacons de binnenstedelijke logistiek kan worden geoptimaliseerd.

De gemeente Amsterdam zal in samenwerking met Amsterdam Smart City en de Topsector Logistiek (Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek) leiding geven aan de organisatie van een beacon challenge gericht op nieuwe toepassingen voor stadslogistiek. De challenge zal eind 2016 starten en begin 2017 zal duidelijk zijn tot welke resultaten de challenge heeft geleid en hoe zal worden opgeschaald.

IM2 Ontsluiten informatie losplaatsbezetting

Momenteel is het voor chauffeurs op voorhand niet bekend of een laad- en losplaats bezet is. Dit leidt er toe dat men ongepland naar een bestemming rijdt. Wanneer deze plek bezet is leidt dat tot omrijdkilometers (een extra rondje rijden

dan wel de volgorde van leveradressen aanpassen) of tot dubbelparkeren.

In dit project wordt in de praktijk geëxperimenteerd met het real-time herrouteren en bufferen van vrachtwagens. Dit gebeurt op basis van realtime en actuele verkeerssituatie en de bezettingsgraad van laad- en loslocaties (detectie via sensoren). De maatregel is onderdeel van het project Real Time Verkeersdata voor Goederenvervoer (ITSLOG) en zal begin 2017 worden uitgevoerd in samenwerking met de Hogeschool van Amsterdam en private partners.

IM3 Slimme laad- en losplaats

Losplaatsen worden vaak bezet gehouden door foutparkeerders. Met deze maatregel worden "slimme" losplaatsen gerealiseerd waarbij gebruik en misbruik wordt geregistreerd en gealarmeerd (via interactief bord, o.a. door aftellende klokken) en waarbij handhaving wordt gealarmeerd.

Deze maatregel wordt op verschillende plaatsen in de stad ingezet, met specifieke aandacht voor bereikbaarheids- en luchtkwaliteitsknelpunten in de stad.

IM4 Gebruik van ANPR-data voor onderzoek

Er bestaat relatief weinig inzicht in het logistieke verkeer in de stad (zie hoofdstuk 2). Met deze

maatregel wordt binnen de kaders van de privacywetgeving gebruik gemaakt van de ANPR (automatic number plate recognition) camera's die ingezet worden voor de milieuzone-handhaving. Daarmee ontstaat inzicht in de dagelijkse aantallen en typen vracht- en bestelvoertuigen die de stad bezoeken. Deze maatregel wordt in nauwe samenspraak met de Commissie Privacy Amsterdam vormgegeven. Eerste resultaten zijn eind 2016 reeds getoetst en akkoord bevonden.

IM5 Onderzoek naar nieuwe voertuigconcepten

Er is een steeds grotere diversiteit van logistieke voertuigtypen te zien in de stad. Van vrachtfiets tot "light electric vehicle". De verwachting is dat het aantal dergelijke voertuigen de komende jaren verder zal toenemen.








Dit vraagt om een beleidsvisie op de wenselijkheid en plek - in de openbare ruimte en verkeersrechten - van deze voertuigen. Vragen die relevant zijn, zijn o.a.: Waar mogen ze wel niet rijden, waar laden/lossen, moeten ze formeel een ontheffing krijgen voor bepaalde regels?

IM6 Onderzoek naar systeemverandering

Zoals in de voorgaande hoofdstukken al is betoogd: op termijn is een systeemverandering in het logistieke systeem noodzakelijk wil de stad voldoende en efficiënt bevoorrad kunnen blijven

worden. Dit vergt voortdurende monitoring van alle bovengenoemde maatregelen én een doorlopende inventarisatie naar de ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen in de stad en de logistieke best practices. Hiermee zal begin 2017 worden gestart. Onder aanvoering van de projectmanager Logistiek zullen de eerste resultaten van de lopende maatregelen worden besproken in breed comité; zowel binnen de gemeente (Verkeer, Ruimte, Duurzaamheid, Economie) als daarbuiten (kennisinstellingen, Stadsregio, bedrijfsleven, Topsector Logistiek).

Tabel 3 Overzicht maatregelen Innovatie en onderzoek (IM)

Overzicht maatregelen Innovatie en onderzoek			
Maatregel	Omschrijving	Doelstellingen op	Planning
IM 1] Prijsvraag: inzet beacons voor logistiek	Prijsvraag uitzetten waarbij Google-Beacons (zenders) ingezet worden bij de optimalisatie van de logistiek		Lopende maatregel
IM 2] Ontsluiten informatie losplaats bezetting	Sensoren / inCar die bezetting op losplekken detecteert en deelt met logistieke sector		Lopende maatregel
IM 3] Slimme laad- en losplek	Losplaats met sensor en/of interactief bord met informatie koppeling met handhavers		Lopende maatregel bij Touringcars > evalueren , evt opschalen/toepassen 2017/2018
IM 4] Gebruik ANPR-milieuzone data voor onderzoek	Gebruiken van ANPR-data (milieuzone) via anonimiseringssystematiek voor logistieke data (inzicht in aantallen, typen, etc)		Deels gestart; als testcase. Verder in 2017
IM 5] Onderzoek naar nieuwe voertuigconcepten op regelgeving en openbare ruimte	Inzicht verkrijgen in gevolgen van groeiende inzet van bv Light Electric Vehicles op openbare ruimte		2018
IM 6] Onderzoek naar systeemverandering	Op basis van voortdurende monitoring van maatregelen en ontwikkelingen komen tot kader voor systeemverandering van logistiek in de stad.		2018 (start 2017)
IM 7] Digitaliseren en delen dynamische routeinformatie	Digitaliseren en beschikbaar stellen aan logistiek van <u>dynamische</u> informatie (wegversperring, opbrekingen, etc)		2018

5 Het uitvoeren van de Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek Amsterdam

5.1 Organisatie en betrekken stakeholders

De uitvoering van de Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek wordt geborgd met het uitvoeringsprogramma Stedelijke Logistiek. De programmamanager voert de regie op de uitvoering van de verschillende maatregelen. Hij/zij zal in Q1 2017 samen met de stadsdelen de knelpuntlocaties in kaart brengen inclusief de daarbij passende voorgestelde maatregelen. Het is aan de programmamanager om hierin afwegingen te maken.

Bij de uitvoering van deze agenda zijn de verschillende stadsdelen en de expertises binnen Verkeer en Openbare Ruimte, Duurzaamheid,

Ruimte, Economie en het Chief Technology Office nauw betrokken.

De samenwerking met de stadsdelen is essentieel. Daar zit de eerste kennis over de gebieden en specifieke locaties. Daarnaast zullen de stadsdelen regelmatig samenkomen om hun ervaringen te delen. Vanuit de Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek zal een projectleider Stadsdelen zal worden ingezet voor de coördinatie. Het is belangrijk om hiermee tot uitvoering van de maatregelen te komen. Borging van bestuurlijk betrokkenheid van de stadsdelen verloopt via agendering in het Bestuurlijk Overleg Stad Stadsdelen (BOSS).

Ook zijn de spelers binnen het bedrijfsleven bij de uitvoering betrokken..

De voortgang van de uitvoeringsagenda en het uitvoeringsprogramma wordt standaard geagendeerd op de vergadering van de Commissie Bevoorrading.

Daarnaast wordt twee maal per jaar in een brede bijeenkomst alle betrokken partijen uitgenodigd en wordt de voortgang van de maatregelen besproken. Daar waar mogelijk en nodig worden maatregelen opgeschaald naar andere plaatsen in de stad. Ook de Stadsregio Amsterdam, de Hogeschool van Amsterdam en de Topsector

Logistiek (die op nationaal schaalniveau projecten coördineert) zijn hierbij betrokken.

Het uitvoeringsprogramma loopt tot en met 2018. Ook daarna zal Stedelijke Logistiek in de organisatie van de gemeente Amsterdam, Verkeer en Openbare Ruimte onder het thema Commercieel vervoer verankerd zijn.

5.2 Planning

Het Uitvoeringsprogramma Stedelijk Logistiek Amsterdam loopt gedurende 2017 en 2018. In deze jaren worden de maatregelen uitgevoerd en de doelen zoals verwoord behaald. In de tabellen in het vorige hoofdstuk is aangegeven welke maatregelen op welk moment lopen. Medio 2017 is voor veel maatregelen duidelijk in hoeverre zij afgerond zullen worden of doorlopen in 2018. Ook kan dan worden gezien of en waar ze kunnen worden opgeschaald. Daarbij is het overigens ook mogelijk dat bepaalde maatregelen met een pilot-karakter niet worden opgeschaald of worden beëindigd.

Eind 2017 zal de evaluatie over het jaar 2017 worden opgemaakt. Daarbij wordt bepaald welke maatregelen succesvol zijn en worden voortgezet in 2018 en welke eventueel zullen worden

beëindigd. Ook zal worden gezien of nieuwe ontwikkelingen aanleiding geven om andere maatregelen op te pakken.

De Raad zal jaarlijks over de voortgang en resultaten van de agenda worden geïnformeerd. Einde 2018 wordt een overzicht opgesteld met de uitgevoerde maatregelen en de bijdrage die zij aan de doelstellingen hebben geleverd.

5.3 Financiën

De maatregelen uit de Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek Amsterdam zijn voor 2017 en 2018 - de looptijd van het programma - gedekt. Deze dekking, die voorziet in zowel de programmamanager met ondersteuning als uitvoeringsmaatregelen, ziet er als volgt uit:

2017: €460.000

- €300.000 euro vanuit UAM
- €50.000 euro vanuit V&OR
- €110.000 euro vanuit luchtkwaliteit

2018: €450.000

- €450.000 euro vanuit UAM

Vanuit het reguliere budget van V&OR (Kennis&Kaders, Commercieel Vervoer) is voor de jaren 2017 tot en met 2020 (regulier) budget gereserveerd, ook voor evaluatie en beleidsimplementatie.

Bijlagen

1. Rapportage Onderzoek Doorstroming, verkeershinder en laad- en lospraktijken, in de Damstraat en Overtoom, mei 2016, Trajan (separaat)
2. Rapportage Onderzoek Laden en Lossen , metingen van juli en augustus 2016, Dufec (separaat)
3. Rapportage Maatregelen, Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek, oktober 2016, Twynstra en Gudde (separaat)