



# Gemeente Amsterdam



## Logistieke strategie

Samen werken aan balans tussen  
bevoorrading en leefbaarheid

Januari 2022

# Voorwoord



Amsterdam heeft een duurzaam, veilig en flexibel logistiek systeem nodig. De bevolking en de werkgelegenheid groeien. Er komen tot 2040 zo'n 150.000 nieuwe woningen bij. We moeten honderden bruggen en kilometers kademuur herstellen. Bewoners en bezoekers winkelen, bedrijven en horeca hebben spullen nodig en we bestellen steeds meer online. De logistieke stromen nemen toe terwijl de openbare ruimte niet meegroeit.

Daarom stelt de overheid steeds meer eisen aan de logistieke sector. We willen de stad veilig, leefbaar en bereikbaar houden. Voer- en vaartuigen moeten uitstootvrij worden en de regels voor zwaar verkeer zijn aangescherpt. Tegelijkertijd is de logistiek enorm in ontwikkeling. Slimme bevoorrading vermindert het aantal vervoerbewegingen in en naar de stad.

Amsterdam wil de logistiek van de stad op gang houden. We zorgen voor samenhang in ons beleid. Zo weten partijen uit de logistieke ketens waar ze aan toe zijn. We werken samen met alle partijen die belang hebben bij betrouwbare bevoorrading. Dat doen we onder andere door Logistiek 020, een platform voor informatie, ideeën en innovatie.

Veel positieve veranderingen zijn al zichtbaar, bijvoorbeeld de loodgieter die met een bakfiets naar zijn klus gaat. Bouwprojecten worden over water beleverd. In drukke buurten komen pakketten op een verzamelplaats.

Maar we zien ook lastige ontwikkelingen: veel bouwlogistiek, toenemende afvalstromen en verkeersonveilig gedrag door belofde snelle levertijden.

De afgelopen maanden heb ik met logistieke partijen en partners uit Amsterdam en de regio gesproken. We hebben de uitdagingen en mogelijke oplossingen gedeeld. We beseffen allen dat verandering nodig is. En we zijn overtuigd dat we samen moeten werken. Alleen dan houden we de balans tussen bevoorrading en leefbaarheid goed.

We hebben als gemeente nog veel te leren over logistiek. Onze opdracht is samenwerken, keuzes maken, maatwerk leveren, data delen en nieuwe dingen proberen. Daar gaan we aan werken in een flexibele aanpak. Hoe, dat leest u in dit stuk.

*Egbert de Vries, wethouder Verkeer en vervoer, water en luchtkwaliteit*

# Inhoud

<b>Voorwoord</b>	<b>2</b>
<b>1 Urgentie en opgave</b>	<b>4</b>
1.1 Lokaal maatwerk en stadsbrede aanpak	4
1.2 Grote veranderingen	4
1.3 De logistieke strategie: ruimte voor verandering	5
<b>2 Keten, segmenten en verbeterpunten</b>	<b>6</b>
2.1 Uitstoot, overlast en veiligheid	6
2.2 Logistieke ketens begrijpen	7
2.3 Logistieke segmenten	7
<b>3 Logistieke strategie</b>	<b>12</b>
3.1 Duidelijkheid over eisen en ambities	12
3.1.1 Gemeentelijke kaders als uitgangspunt	13
3.1.2 Stadsbreed	14
3.1.3 Binnen de ring A10	15
3.1.4 Het gebied binnen de S100 (het centrum)	15
3.1.5 Op zoek naar ruimte binnen de kaders	16
3.2 Van casuïstiek naar stedelijke instrumenten en afwegingskader	18
3.3 Adaptief en lerend	18
3.3.1 Data	19
3.4 Samenwerken en veranderen, Logistiek 020	20
3.4.1 Logistiek 020	20
3.4.2 Samenwerking buiten Amsterdam	20
3.4.3 Communicatie en participatie	20
<b>4 Organisatie en middelen</b>	<b>21</b>
4.1 Rol programma Logistiek	21
4.2 Financieel	22
<b>Bijlage 1: Visualisatie van de logistieke strategie</b>	<b>23</b>
<b>Bijlage 2: Input logistieke partijen</b>	<b>24</b>

# 1 Urgentie en opgave

**Logistiek vormt de bloedsomloop van Amsterdam. Het is essentieel voor de kwaliteit van wonen, werken en verblijven in de stad. Logistiek is van iedereen en voor iedereen. De komende jaren zal er steeds meer logistiek nodig zijn. Logistiek neemt naar verhouding veel ruimte in en heeft grote impact op de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid. Dus hebben we nieuwe oplossingen nodig om de balans tussen leefbaarheid en bevoorrading goed te houden. Hier ligt een grote gezamenlijke opdracht voor de gemeente en de logistieke partijen.**

## 1.1 Lokaal maatwerk en stadsbrede aanpak

Amsterdam heeft zich tot nu vooral gericht op minder lokale overlast, geen voertuigen op specifieke plekken en minder bewegingen. Stadsdelen werken met lokale gewichts-, lengte-, breedtebeperkingen, venstertijden of inrijverboden voor vrachtverkeer. Daarnaast zijn er de milieuzone binnen de A10 en de aangescherpte zone zwaar verkeer in het centrum.

Maar de stad kan niet langer volstaan met lokale sturing om overlast door logistiek tegen te gaan. Logistiek is een noodzakelijke voorziening voor de economie en de ontwikkeling van de stad, vergelijkbaar met een nutsvoorziening. Daarom moeten we hier vanuit een duidelijke visie op sturen.

## 1.2 Grote veranderingen

Hier komt bij dat de logistieke ketens aan de vooravond staan van grote veranderingen in de wijze van organiseren en werken. Globalisering brengt nieuwe ontwikkelingen en producten van over de hele wereld. De platformeconomie, digitalisering en automatisering leiden tot steeds snellere en slimmere levering. Tegelijk is er een toenemend tekort aan chauffeurs en groeit de aandacht voor hun arbeidsomstandigheden. Als gemeente stellen wij

bovendien steeds meer eisen: het moet schoon en uitstootvrij, het moet lichter, het moet verkeersveiliger en efficiënter. Voor deze omslag zijn grote investeringen nodig, zowel in voer- en vaartuigen als in nieuwe werkwijzen en bedrijfsvoering. En daarnaast is er ruimte nodig om te innoveren en te experimenteren. De circulaire economie en het delen van data kunnen daarbij helpen.

Logistieke partijen zullen anders moeten gaan werken. Ze hebben duidelijkheid nodig van de gemeente over de doelen en de regels voor de komende 5 tot 10 jaar. De doorlooptermijn bij het aanschaffen van een nieuw wagenpark is 1 à 2 jaar, de afschrijftermijn nog veel langer. Angst om te investeren in voertuigen die straks de stad niet meer in mogen, werkt verlamdend.

Om de oudere delen van de stad te kunnen blijven bevoorraden, bedenkt de markt nieuwe logistieke oplossingen. Bijvoorbeeld transport over water, kleinere, lichtere voertuigen, al dan niet in combinatie met overslag hubs. Lokale regels tegen overlast, zoals venstertijden, bieden soms weinig speelruimte om te experimenteren of te innoveren. Plekken en voorzieningen om hubs en transport over water mogelijk te maken, ontbreken soms. En ook de afstemming tussen afdelingen en programma's binnen de gemeente, kan beter. Bedrijven hebben voldoende ruimte nodig voor laden en lossen, laadinfrastructuur, en plekken om goederen over te slaan.





We zoeken balans tussen de ruimte die nodig is voor bevoorrading en de leefbaarheid in de stad. Dit noemen we passende ruimte.

*In Bijlage 2 staan de behoeften van logistieke partijen als reactie op diverse nieuwe ambities, plannen, regels en voorwaarden van de gemeente.*

### 1.3 De logistieke strategie: ruimte voor verandering

In deze logistieke strategie geven we duidelijkheid over de gemeentelijke eisen en hoe en waar we willen zoeken naar passende ruimte voor logistiek. Zowel letterlijk als figuurlijk; in de openbare ruimte en in kaders.

We introduceren een manier van (samen)werken die ons in staat stelt te sturen op de balans tussen bevoorrading en leefbaarheid. We gaan als gemeente meer in samenhang werken en we gaan nauwer samenwerken met logistieke partijen. Zo kunnen we de omslag maken naar schone, lichte, veilige en efficiënte logistiek.

In deze strategie benoemen we onderwerpen die we samen met onze stakeholders (zowel intern als extern) willen uitwerken. Daarmee maken we een uitvoeringsplan voor het programma Logistiek. Zo kunnen we sturen op logistiek, binnen de kaders en met de middelen die de nieuwe coalitie ons straks meegeeft.

# 2 Keten, segmenten en verbeterpunten

In Amsterdam wordt altijd wel iets gebouwd, vervangen of vernieuwd. We pakken de kades en bruggen aan, bouwen nieuwe wijken, wegen en parken. Amsterdammers en bedrijven hebben dagelijks spullen nodig. Mensen willen uit eten gaan. En onze kapotte apparaten moeten het zo snel mogelijk weer doen. We kunnen logistiek zien als de bloedsomloop van de stad. Het is essentieel voor de kwaliteit van wonen, werken en verblijven. Logistiek is een keten van activiteiten. Het begint bij de inkoop van grondstoffen en halffabricaten. Daarna volgt productie, opslag en transport van goederen. De laatste stap is het leveren van de producten aan verkooplocaties en consumenten.

## 2.1 Uitstoot, overlast en veiligheid

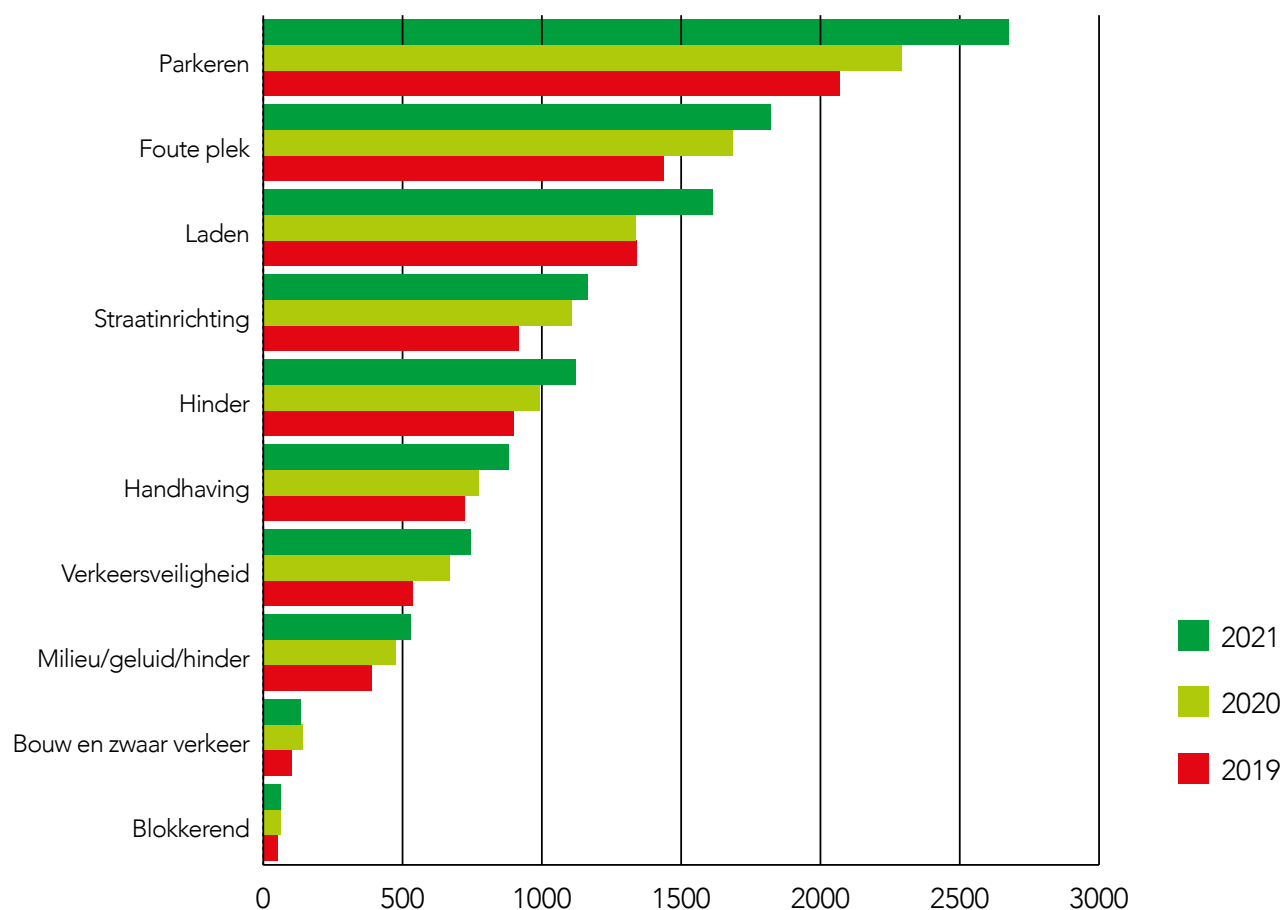
Logistiek is heel zichtbaar. Dat geldt voor de omvang van de vrachtwagens en voor de aantallen vervoersbewegingen. 15% van alle verkeer is logistiek, in de ochtendspits zelfs 33%. Dagelijks rijden er zo'n 30.000 bestelauto's en 4.000 vrachtwagens door Amsterdam. We merken het aan de luchtkwaliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid. De toenemende aandacht voor de circulaire economie zal ervoor zorgen dat de logistieke stroom steeds lokaler wordt. Er komt meer aandacht voor korte ketens en voor retourstromen: dat wat mee teruggaat de stad uit.

Goederenverkeer is vaak groter, zwaarder en meer vervuilend dan ander verkeer. In 2020 reden dagelijks zo'n 300 zware voertuigen (>30t) de stad binnen de A10 in, waarvan ruim 90 binnen de binnenring S100. Zware voertuigen bedreigen de levensduur en veiligheid van kwetsbare bruggen en kademuren. Bestel- en vrachtverkeer is verantwoordelijk voor 30% van de uitstoot van fijnstof in het verkeer. De impact van verschoning van het wagenpark op de luchtkwaliteit in de stad is dus groot.

Logistiek verkeer levert veel overlast op in de openbare ruimte. Er komen vooral klachten binnen over stilstaande vrachtwagens en laden en lossen. De afbeelding hieronder toont dat dit aantal snel toeneemt.

Er zijn steeds meer klachten over (oude) bestelbussen en bezorgers op e-bikes. Ladend- en lossend vracht- en bestelverkeer beperkt de doorstroming, vooral in de oudere stadswijken en op de grachten. Bestelbussen, vrachtwagens en vuilniswagens dragen ook niet bij aan de (ervaren) verkeersveiligheid. Het absolute aantal ongevallen met deze voertuigen is lager in vergelijking met ander verkeer. Maar de afloop is meestal veel ernstiger. Uit cijfers van SWOV (Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) blijkt dat het overlijdensrisico voor de tegenpartij van vrachtauto's 7,5 keer zo hoog is als dat voor de tegenpartij van personenauto's. Het overlijdensrisico voor de tegenpartij van bestelauto's is 1,8 keer zo hoog. Tussen 2014 en 2021 waren er gemiddeld drie dodelijke ongevallen per jaar met vrachtwagens en bestelbussen in de stad.

## Welke klachten melden Amsterdammers over logistiek



## 2.2 Logistieke ketens begrijpen

Als stad kunnen we niet alle schakels uit de logistieke keten beïnvloeden. Logistiek begint met de vraag van een klant die iets bestelt. De klant of de verkoper bepaalt vervolgens hoe de bestelling bij de klant komt. Een transporteur levert de bestelling af. De stad ervaart alleen het staartje van de keten, die vrijwel altijd buiten de stad begint. Maar de impact van dat staartje is groot. We zien vrachtwagens, bestelwagens en licht elektrische vrachtoertuigen.

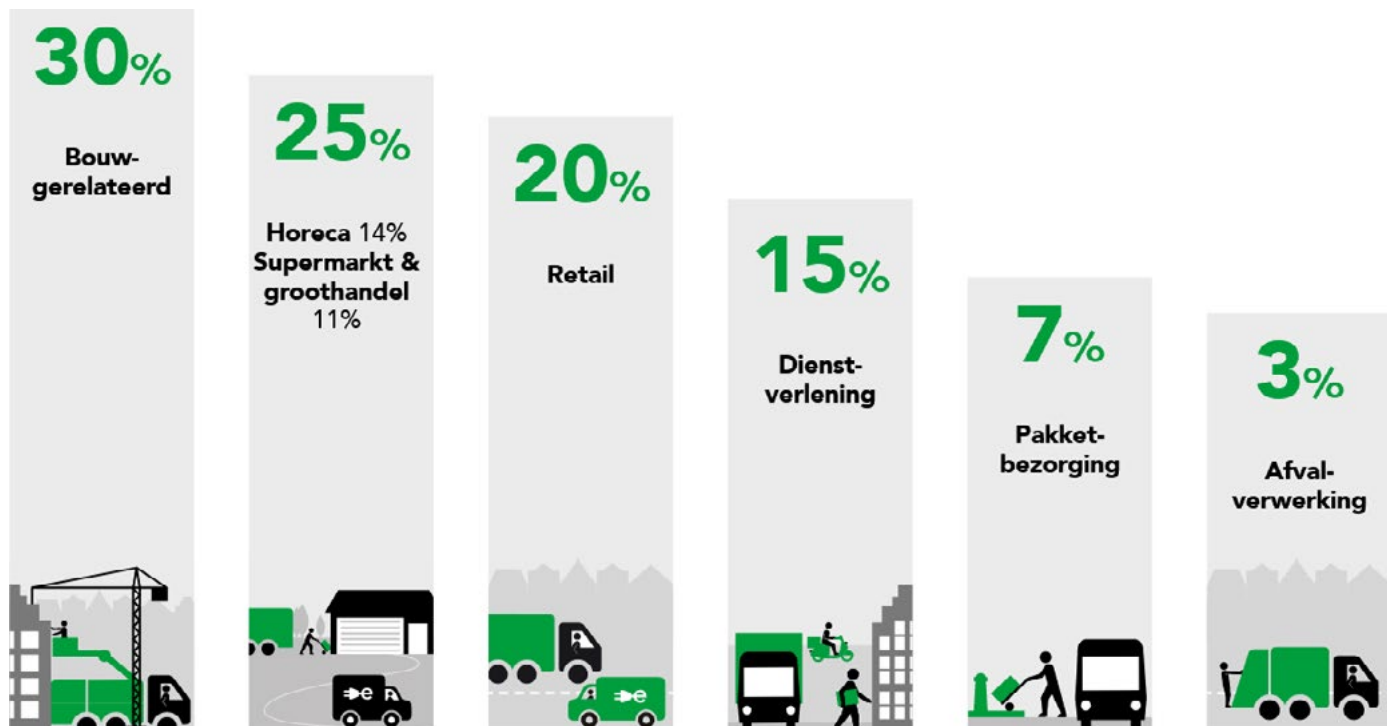
De stad stuurt met maatregelen vooral op het transport, de laatste schakel in de logistieke keten. Het transport is in hoge mate afhankelijk van de eerdere schakels uit de keten. We kunnen daarom beter proberen te begrijpen hoe we samen met de markt de negatieve impact van logistiek kunnen beperken. De circulaire economie en slim gebruik van logistieke data, bieden ons daarbij kansen.

## 2.3 Logistieke segmenten

In dit hoofdstuk beschrijven we per segment de kansen, knelpunten en pilots voor het verminderen van de logistieke impact.

We verdelen de logistieke sector op basis van activiteit, te leveren producten en eindklant in:

- Bouw
- Horeca, supermarkt en groothandel
- Detailhandel
- Dienstverlening
- Thuisbelevering (voorheen pakketbezorging)
- Afvalverwerking



➤ Dagelijks 30.000 bestelauto's en 4.000 vrachtauto's binnen de ring A10. 15% van het verkeer is logistiek.



### Bouw

Zo'n 30% van het vracht- en bestelverkeer in de stad komt voort uit bouwactiviteiten. Bouwlogistiek is de grootste en meest urgente logistieke stroom. Dat komt voor een deel door het herstel van bruggen en kademuurs. De stapeling van bouw-, onderhouds- en herstelprojecten leidt tot steeds meer afsluitingen. Dit brengt de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van Amsterdam in gevaar. Het belemmert ook de overige verkeersstromen.

De gemeentelijke regie op de logistiek van bouwprojecten moet steviger. Dit begint met het plannen en afstemmen van de projecten om de stad bereikbaar te

houden. Tegelijkertijd moeten we de bouwlogistiek zelf efficiënter maken en het bouwverkeer beperken. We kijken als gemeente naar onze eigen procedures, handboeken en andere instrumenten. We willen al vroeg in het proces sturen op efficiënte logistiek met minimale impact op de leefbaarheid van de stad.

Transport over water en bouw hubs bieden mogelijkheden. Bouwlogistiek bestaat uit het vervoer van materiaal en van materieel, zoals kranen en betonmolens. In de binnenstad leidt dit tot opstoppingen en zware belasting van oude en kwetsbare kades en bruggen. Voor grote en zware ladingen zijn daarom ontheffingen nodig. Bij bestemmingen aan of dicht bij water kan transport over water een oplossing zijn. Voor de afbouw zijn vooral veel kleinere leveringen nodig, van een groot aantal verschillende leveranciers. Bundeling via bouw hubs aan de rand van de stad kan het aantal voertuigen in de stad terugdringen. Dat kan dan ook direct met zoveel mogelijk 'schone' voertuigen.

Nieuwe trends in de bouw kunnen de bouwlogistiek efficiënter en schoner maken. Zowel het ontwerp als de uitvoering van bouwprojecten worden in toenemende mate gedigitaliseerd. Planningen worden steeds meer gedeeld met ketenpartijen. Een andere trend is de toename van pre-fabricering. Hierdoor zal een deel van het werk buiten de stad plaatsvinden. Daarnaast is er steeds meer behoefte aan circulair bouwen. We willen samen met de markt onderzoeken hoe we deze trends kunnen benutten.





### Horeca, supermarkt en groothandel

Een kwart van de logistieke bewegingen in Amsterdam bestaat uit bevoorrading van supermarkten, horeca en groothandels. In sommige gebieden is dit veel hoger. In dit segment is veel geconditioneerd transport; het gekoeld of bevroren vervoer van bederfelijke goederen.

Winkelketens hebben doorgaans hun logistiek redelijk goed geregeld. Vooral bij de horeca is nog winst te behalen. De Hogeschool van Amsterdam becijfert dat een horecazaak gemiddeld zes verschillende leveranciers heeft. Een horecazaak ontvangt wekelijks gemiddeld 12,7 leveringen. Circa 80% van de producten komt uit de regio, tot ca 30km van de stad, al dan niet via een regionaal distributiecentrum .

Groothandels hebben voldoende volume om een efficiënt systeem in te richten. Bakwagens en bestelbussen rijden na 6 tot 10 leveranties (met emballage) de stad weer uit. Kleinere leveranciers rijden soms voor een enkele kleine bestelling de stad in. De mogelijkheden voor verbetering liggen vooral in het transparant maken van de leveringen die plaatsvinden. Door ondernemers bewust te maken van de mogelijkheden samen in te kopen, kan de bevoorrading gebundeld worden. Ook moeten we beter begrijpen hoe het beleveren van horeca precies werkt. Leveranciers hebben soms een sleutel van een

café of restaurant, zodat ze tot in de keuken hun waren kunnen afleveren. Dat is zeer efficiënt. Maar het lossen duurt een stuk langer dan bij pakketbezorging. Nieuwe trends in de horeca richten zich steeds meer op vers en beschikbaar. Menukaarten wisselen vaker en daarmee ook de vraag. Leveringen worden kleiner in volume en frequenter. Dit kan zonder overlast, maar alleen als we daarover met de markt afspraken maken.

### Detailhandel

Zo'n 20% van de vrachtwagenkilometers in de stad is gericht op de detailhandel. Bijvoorbeeld Action, Blokker, Kruidvat, Etos en andere ketens voor kleding, schoenen, speelgoed en elektronica. Net als bij de supermarkten zijn deze logistieke processen vergaand geoptimaliseerd. Gespecialiseerde logistieke dienstverleners voeren de logistiek uit. Een meer diverse en 'dunnere' logistieke stroom gaat naar de zelfstandige winkels. Zij halen spullen op met eigen vervoer of laten ze door verschillende leveranciers bezorgen. Een steeds groter deel gaat via pakketdiensten als PostNL, DHL, UPS, DPD.

Voor de leveringen aan de detailhandel zijn de openingstijden van belang. Het liefst nemen de winkels goederen in ontvangst als het niet druk is. Maar men wil liever niet voor of na openingstijden op de locatie aanwezig zijn. De omvang van een

zaak en de doorloopsnelheid van de goederen bepalen de logistieke behoefte. Transportgegevens en voorspelmodellen kunnen inzicht geven in de te verwachten goederenstromen. Op basis daarvan kunnen we afspraken maken met de markt.

In dit segment worden steeds meer online bestellingen in de winkel afgehaald. Ook zien we een verschuiving naar pakketlevering. Hier ligt een kans op meer circulariteit. We kunnen bijvoorbeeld met leveranciers afspraken maken over retourlogistiek, zodat hun bestelbussen nooit leeg rondrijden.

### Dienstverlening

Dit zijn alle vervoersstromen die ondersteunend zijn aan het primaire proces van een bedrijf of instelling. Ook technische dienstverlening aan huis, zoals het onderhoud van verwarmingsketels, valt hieronder. Het beslaat 15% van de logistieke bewegingen.

Bij dit type ontvanger, bijvoorbeeld kantoren, ziekenhuizen, overheids- en onderwijsinstellingen, moeten leveranciers vaak langer parkeren. Het gaat om de aanvoer van goederen, de afvoer van afval- en reststromen en het vervoer van onderdelen en onderhouds- en servicepersoneel. Een klein deel van de ritten heeft spoed, bijvoorbeeld als een apparaat of lift is vastgelopen. Deze ritten zijn minder goed te plannen.

Op plekken met meerdere kantoren bij elkaar zijn er kansen om goederen te bundelen. Bij het planbare werk kunnen leveranciers hun producten via hubs leveren. Bijvoorbeeld met een eigen of een gedeelde dienst. Servicemonteurs zien we steeds vaker op een elektrisch bakfiets of kleinere servicewagen. Dergelijke initiatieven ondersteunt de gemeente van harte.

### Thuisbelevering

Dit segment (7% van de vrachtbewegingen) is het meest zichtbaar, in iedere straat van de stad. We kunnen het verdelen in pakketten, tweemanslevering en vers. Onder vers vallen de thuisbezorgde boodschappen, maaltijdboxen en maaltijden. Tweemanslevering omvat de bezorging (en soms installatie) van witgoed, meubels en keukens. Thuisbezorging groeit, met corona als extra aanjager. Pakketten worden vooral met bestelauto's bezorgd, in een zeer efficiënt proces met volle wagens en veel afleveradressen. In toenemende mate zetten bedrijven hiervoor ook vrachtfietsen in. Bij tweemanslevering wordt ook vaak gebruik gemaakt van (lichte) bakwagens. Maaltijdbezorging gaat vooral per fiets of scooter.

Een uitdaging voor dit segment is de aanschaf van uitstootvrije voertuigen. Men kan verder verbeteren in actieradius en laadinfrastructuur. Ook het rijgedrag van chauffeurs en fiets- en scooterkoeriers zijn voor



verbetering vatbaar, evenals het gebruik van de openbare ruimte. De recente opkomst van de last-minute flitsbezorging is wellicht handig voor de klant maar niet persé een gewenste ontwikkeling voor de stad. De gemeente zoekt naar instrumenten om bij te sturen en de ongewenste effecten tegen te gaan.

Micro- of buurthubs zijn een alternatief voor een deel van de leveringen. Mensen kunnen goederen ophalen onderweg naar huis of tijdens het doen van boodschappen. Logistieke dienstverleners bieden deze opties steeds vaker aan op hun website om 'niet thuis' leveringen te voorkomen. We willen de Amsterdammers stimuleren om vaker deze keus te maken.

Toeleveranciers kunnen, samen met logistieke dienstverleners, voorkomen dat in een bepaald tijdslot twee busjes in dezelfde straat pakjes bezorgen. Dat kan via dynamische prijzen. Ook leveringen waarbij verschillende pakketdiensten in één voertuig naar een buurt rijden, dragen bij aan minder vervoersbewegingen.

### Afvalverwerking

Het ophalen van afval van huishoudens en bedrijven heeft met 3% een beperkt aandeel in de logistieke kilometers in Amsterdam. Toch heeft dit logistiek segment ook een forse impact op de stad. Afvalverwerking is onlosmakelijk verbonden met horeca, detailhandel en thuisbezorging. De groei en trends die we daar zien, komen terug in de afvalstromen. Denk aan de enorme groei van kartonnen verpakkingen bij het huishoudelijk afval. Karton is lastig te verwerken.

Afvaltrucks zijn groot en bewoners ervaren ze als zeer onveilig. Deze voertuigen verbruiken naar verhouding ook veel brandstof. Dat komt door hun gewicht, de hydraulische systemen om afval op te pakken en te persen en de vele tussenstops onderweg. Afvaltrucks zorgen daarmee voor een verslechtering van de





luchtkwaliteit. Dat maakt het interessant om te kijken naar slimmer, schoner, lichter en veiliger afvalvervoer. De gemeente is uitvoerder van de huishoudelijk afvalinzameling. Onze vuilniswagens rijden per jaar 2,5 miljoen kilometer en halen 304.032 ton afval op.

De stroom bedrijfsafval is vele malen groter. Een groot aantal inzamelaars haalt dit op, elk met hun eigen zware voertuigen. Een studie van de Hogeschool van Amsterdam uit 2018 laat zien dat er in sommige wijken twaalf verschillende afvalinzamelaars actief zijn. Ze rijden soms meerdere keren per dag door de straat. Want klanten maken individueel afspraken over afhaaltijdstippen.

In het Wallengebied is al een uitgebreide pilot gedaan met inzameling van huisafval via het water. Dit soort pilots leren ons hoe we transport over water kunnen uitbreiden naar andere gebieden en segmenten.

# 3 Logistieke strategie

**Ons doel is een duurzaam, veilig en flexibel logistiek systeem. We willen dat Amsterdam een leefbare en aantrekkelijke stad blijft. We werken hieraan met onze partners in de logistieke keten.**

We streven naar een situatie waarin alle betrokken partijen samen sturen op een goede balans tussen adequate bevoorrading en een leefbare stad. De gemeente ondersteunt de verandering naar logistiek die schoner, lichter, veiliger en efficiënter is. We zullen er meer werk van moeten maken om samen met het bedrijfsleven te kunnen sturen op passende ruimte voor logistiek. Het gaat om het beter benutten van de capaciteit op de weg en het water en het bundelen van stromen.

We richten ons op de letterlijke ruimte op straat en water; voor voer- en vaartuigen, hubs, laad- en losplaatsen en laadinfrastructuur. Maar het gaat ook om figuurlijke ruimte, het bewustzijn van beleidsmakers en opdrachtgevers. Dat zijn bedrijven en particulieren. We kijken daarbij naar de gehele keten; opdrachtgever/besteller, verlader, transporteur en uiteindelijk de ontvanger. We zien kansen voor een omslag van een logistiek proces dat in plaats van de verlader, de bestemming centraal stelt. Dit maakt bundeling mogelijk en minder vervoersbewegingen. De verkeersveiligheid verbetert en er ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

- Schoon:** uitstootvrij
- Licht:** zone zwaar verkeer en lokale gewichts beperking
- Veilig:** zo verkeersveilig mogelijk (nul dodelijke slachtoffers)
- Efficiënt:** zonder onnodige voertuigbewegingen

Veranderen kost tijd. Het vraagt om een heroverweging van bestaande werkprocessen, zowel bij de overheid als bij marktpartijen. Dat doe je alleen door samen dingen uit te proberen. Per gebied, per bedrijf,

per sector. Als gemeente kunnen we die verandering ondersteunen en af en toe een zetje geven. Soms zal het nodig zijn om eisen vast te leggen in regels en verkeersbesluiten en toe te zien op de naleving.

Door adaptief te werken en steeds bij te sturen op basis van monitoring, zoeken we continu naar de optimale balans. De samenwerkingspartners binnen het platform Logistiek 020 en de Commissie Bevoorrading Amsterdam spelen hierin een belangrijke rol.

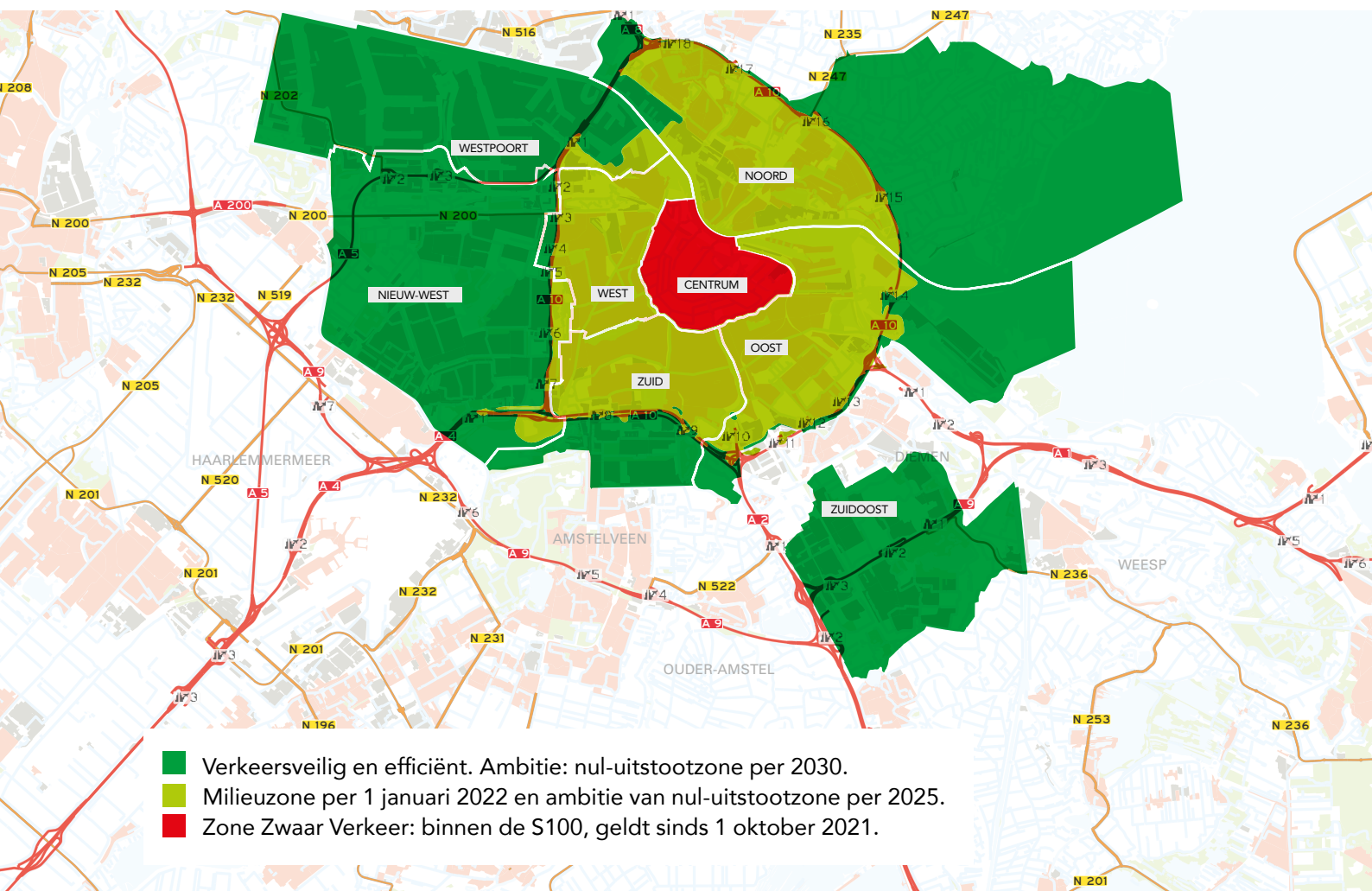
Voor de uitvoering van deze logistieke strategie is nodig:

- duidelijkheid over gemeentelijke eisen en ambities;
- instrumenten om te zorgen voor passende ruimte voor logistiek;
- een selectieve, lerende en adaptie werkwijze;
- alleen samen komen we tot een optimale balans tussen logistiek en een leefbare stad. Centraal daarbij staat platform Logistiek 020 en samenwerking met andere steden, bijvoorbeeld in G4 verband

## 3.1 Duidelijkheid over eisen en ambities

De gemeente schetst haar koers voor de langere termijn (2050) in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Hierin is veel aandacht voor het slim gebruiken van schaarse ruimte. Welke voorwaarden moeten we stellen voor een duurzame en gezonde leefomgeving van Amsterdammers. In de Klimaatvisie staat de uitwerking van het landelijke Klimaatakkoord in duurzame en schone ambities van Amsterdam. Bijvoorbeeld de ambitie om in 2030 klimaatneutraal te





zijn en de doelstellingen ten aanzien van circulariteit. Deze visies geven richting aan het gemeentelijke beleid dat voor logistiek relevant is. Dat zijn het Meerjarenplan Verkeersveiligheid, de Visie Openbare Ruimte, de Agenda Amsterdam Autoluw, het Actieplan Bruggen en Kademuren, het Actieplan Schone Lucht, de Nota's Varen, de Regeling Doorvaartprofielen, het Actieplan Geluid Amsterdam, de beleidsnota 30km/u in de stad en de Hubsvisie.

Bij de praktische uitwerking van de verschillende programma's en agenda's zijn nog keuzes nodig. We kunnen niet in alle delen van de stad ruimte geven aan alle ambities. Het gaat steeds weer om het vinden van de juiste balans en die zal op verschillende plekken verschillend uitpakken.

#### *Van bereikbaarheid naar leefbaarheid*

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 verschuift het denken over mobiliteit van, naar en in de stad. De focus op bereikbaarheid en doorstroming maakt plaats voor een bredere focus op leefbaarheid. Dit betekent dat we bij afwegingen over mobiliteit steeds meer voorrang geven aan ontmoeting in de stad. De prioriteit is verblijfskwaliteit, inclusief groenvoorzieningen. Steeds vaker wordt gemotoriseerd verkeer beperkt.

Naast bereikbaarheid voor de nood- en hulpdiensten en mensen met een beperking, vraagt de omgevingsvisie ook ruimte voor logistiek. Dit betekent het terugdringen van onnodige vervoersbewegingen en het verminderen van de impact van logistiek op de omgeving. Dat kan onder andere via logistieke hubs, transport met meerdere vervoersmiddelen en ruimte voor laden en lossen, ook bij nieuwbouw- en herinrichtingsprojecten, aldus de omgevingsvisie.

#### **3.1.1 Gemeentelijke kaders als uitgangspunt**

De in 3.1 genoemde kaders vormen de basis voor de samenwerking met de logistieke partijen en de benodigde omslag van de logistiek in Amsterdam. Tegelijkertijd veranderen de stad en de economie voortdurend. De staat van bruggen en kademuren kan de gemeente tot nieuwe besluiten dwingen. En er staan weer gemeenteraadsverkiezingen voor de deur. Ook loopt er nog een aantal verkenningen en maatregelen die mogelijk in de toekomst tot nieuwe regels leiden. Bijvoorbeeld de groep 'bijzondere voertuigen', die nu nog speciale privileges krijgen en de breed opgezette wegen. We doen onderzoek naar de mogelijkheid tot verplichten van direct zicht om de dode hoek te minimaliseren. En er zijn natuurlijk alle onderzoeken naar de staat van de bruggen en kademuren.



We kunnen dus niet beloven dat vastgestelde kaders en regels nooit veranderen. Maar wanneer nieuwe regels leiden tot nieuwe eisen aan voertuigen, streven we naar redelijke overgangstermijnen. We houden rekening met afschrijftermijnen van voer- en vaartuigen.

#### *Wat betekent dit voor het wagenpark?*

In de afbeelding hierboven is te zien dat de verschillende eisen geografisch én qua ingangsdatum, in zones verdeeld zijn. Er gelden dus verschillende (combinaties van) eisen, met toenemende stapeling naarmate je meer richting het centrum beweegt. Daarnaast zijn er de lokale eisen op het gebied van lengte, breedte en gewicht wanneer daar directe aanleiding voor is. De digitale kaart [bereikbaarheid.amsterdam.nl](https://bereikbaarheid.amsterdam.nl) geeft duidelijkheid over welke regels waar gelden. In de Regeling Doorvaartprofielen staat de maximale omvang van vaartuigen en hoeveel ruimte er per locatie vrij moet blijven. Zie [amsterdam.nl/varen/varen-beroepsvaart](https://amsterdam.nl/varen/varen-beroepsvaart) onder Maximale afmetingen schepen.

We onderscheiden drie niveaus:

- stadsbreed,
- tussen de A10 en de S100 en
- binnen de S100.

De volgende paragrafen gaan in op de eisen die gelden voor deze drie niveaus.

### 3.1.2 Stadsbreed

#### **Schoon**

Dertig tot veertig van de grootste gemeenten voeren vanaf 2025 uitstootvrije zones in voor vracht- en bestelauto's. Dit is in lijn met de afspraken in het Klimaatakkoord. Amsterdam doet dit ook. De ambitie is dat vanaf 2030 al het logistiek verkeer over de weg in de stad uitstootvrij is. Op het water geldt als doel 2025. Deze voor het bedrijfsleven zeer ingrijpende ambitie geven we de komende tijd verder vorm. Dit doen we samen met het bedrijfsleven. We beginnen in het gebied van de huidige milieuzone, dus binnen de A10.

Een belangrijke voorwaarde voor de overstap naar uitstootvrij is de beschikbaarheid van voldoende en betrouwbare laadcapaciteit. Met het Strategisch plan Laadinfrastructuur 2020-2030 'Laad me', omschrijft de gemeente hoe we dat aanpakken. Hierbij ligt een grote opgave bij de sector zelf die op eigen terrein laadinfrastructuur zal moeten maken. Het gaat vooral om een nieuwe strategie voor de schaa sprong in het aantal oplaadpunten. Hierbij houden we rekening met bestaand beleid rondom mobiliteit: autoluw, deeleconomie, openbare ruimte, parkeren, varen en energietransitie. We willen de laadpunten zo goed mogelijk in het elektriciteitsnetwerk en de ontwikkeling daarvan, inpassen. Een belangrijk uitgangspunt



daarvoor is het duurzaam opwekken van alle elektriciteit voor vervoer in Amsterdam. Zo kunnen we bijdragen aan de landelijk afgesproken vermindering van CO<sub>2</sub>. Naast elektrische laadinfrastructuur, zal de gemeente blijven samenwerken aan een dekkend netwerk van waterstofstations.

Daarnaast gaan we met de sector praten over andere ingrediënten die kunnen helpen in de verandering naar uitstootvrij vervoer. Voor transport over water zijn vergunningen vereist: voor structurele varende logistiek is dat een exploitatievergunning. Voor bouwlogistiek is met een Bijzonder Transport vergunning soms maatwerk mogelijk.

### **Veilig**

Voor de hele stad geldt dat verplaatsingen zo veilig mogelijk gebeuren. Een van de stadsbrede besluiten hiervoor is het terugbrengen van de maximum snelheid van 50 naar 30 km per uur. We onderzoeken daarnaast of innovaties op het gebied van snelheidsbegrenzers en direct zicht, de dode hoek kunnen verkleinen. We kijken ook of het wenselijk en mogelijk is hierin voertuigeisen te gaan stellen. Sowieso is het dringende advies bij aanschaf van nieuwe voertuigen om extra aandacht te besteden aan het minimaliseren van de dode hoek. Ook eist de gemeente verkeersveilig gedrag van chauffeurs. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van trainingen en het uitstippelen van routes - niet langs scholen rijden.

### **Bruggen en kademuren**

De staat van de bruggen en kademuren in Amsterdam zorgen de komende jaren voor veel belemmerende werkzaamheden. De gemeente kan daarom gewichtsbepalingen invoeren, meestal voor een individuele brug of kade. Bij dergelijke gewichtsbepalingen is vanwege de veiligheid geen ontheffing mogelijk. Afsluitingen vanwege werkzaamheden en lokale gewichtsbepalingen, hebben daarmee direct impact op de beschikbare routes.

### **Voorkomen van onnodige vervoersbewegingen**

Hetzelfde bevoorradingsniveau met zo min mogelijk ritten, vraagt veel van het bedrijfsleven. Bedrijven kunnen soms beter gezamenlijk inkopen. Hubs zijn hierbij een onmisbare voorziening voor bundeling, overslag en transport met verschillende voertuigen.

Vooraf in het havengebied en in Noord zijn veel distributiecentra, hubs en groothandels te vinden. De groei van de stad beperkt de beschikbare ruimte om de logistiek efficiënter te maken. Om verschillende goederenstromen te bundelen zijn logistieke (stads)hubs nodig. Deze kunnen in de directe omgeving overlast opleveren door extra vervoersbewegingen. Hubs zijn belangrijk voor doelen in uitstootvrij, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Maar de verwachte winst van

nieuwe hubs is nog lastig hard te maken. Daardoor legt het logistieke belang het nog vaak af tegen evidente belangen als woningbouw, recreatie en horeca.

In de Metropoolregio Amsterdam zijn al verschillende hubs. Deudekom in Duivendrecht bevoorraadt bijvoorbeeld de Universiteit en Hogeschool van Amsterdam en de gemeente. De RAI onderzoekt de mogelijkheden om een hubfunctie te vervullen. In de haven wordt de multimodale Amsterdam Logistic Cityhub ontwikkeld. En Lijnden heeft de City Logistics Innovation Campus, waar een stadslogistieke hub en een innovatiecentrum samen komen. Maar er is meer nodig. We zoeken daarom actief naar ruimte voor logistieke hubs in en om de stad. We kijken hierbij ook naar de mogelijkheden van digitalisering en data, zoals de Digitale Gracht – een dashboard met alle verzamelde informatie over Amsterdams waterverkeer. Digitalisering kan helpen om selectiever om te gaan met het gebruik van de weg en het water.

De capaciteit op het water is net als op de weg beperkt. We kunnen de beschikbare ruimte op het water beter benutten om de impact van logistiek over de weg te verkleinen. Maar dan zijn ingrijpende keuzes nodig. Er loopt een verkenning naar de kansen en mogelijkheden met transport over water en logistieke hubs. Dat transport over water serieuze alternatieven biedt voor transport over de weg, staat vast. Voor een toekomstbestendig wagenpark is vervoer over water een van de grote kansen om het transport anders te organiseren. De verandering naar vervoer over water en het gebruik van logistieke hubs vraagt om een stedelijke aanpak. We moeten strategischer kijken naar de ruimte die nodig is voor op- en overslag van goederen die hun eindbestemming in Amsterdam hebben.

### **3.1.3 Binnen de ring A10**

Amsterdam wil in 2030 uitstootvrije logistiek hebben, in de hele bebouwde kom. Een eerste stap is vanaf 2025 een nul-uitstootzone voor nieuwe voertuigen in de huidige milieuzone, die per 1 januari 2022 is aangescherpt. Nieuwe bestel-, vaar- en vrachtvoertuigen mogen vanaf 2025 alleen nog uitstootvrij de stad in. Er zijn landelijk afspraken gemaakt voor een overgangsregeling voor bestaande dieselvracht- en -bestelauto's. Vanaf 2027 hebben bestelbussen met emissieklasse 5 en minder, geen toegang meer. Vanaf 2028 mogen op fossiele brandstoffen rijdende bestelbussen de stad helemaal niet meer in. Voor vrachtvoertuigen (fossiel en plug-in hybrid) is er tot 2030 een overgangsregeling. Op dit moment is er geen noodzaak om buiten de S100 (het centrum) zonaal te sturen op gewicht. Maar de veiligheid of levensduur van de bruggen en kademuren kan alsnog dwingen tot ingrijpen, in de vorm van het uitbreiden of aanscherpen van de zone zwaar verkeer.

### 3.1.4 Het gebied binnen de S100 (het centrum)

Sinds 1996 is de binnenstad omwille van de leefbaarheid de zone zwaar verkeer. Voertuigen boven de 7,5 ton moeten een ontheffing aanvragen. Voorwaarde voor deze ontheffing is dat het voertuig niet langer is dan 10 meter. Sinds 1 oktober 2021 gelden aangescherpte gewichtseisen vanwege de staat van de bruggen en kademuren.

Boven de 30 ton komen alleen bijzondere voertuigen nog in aanmerking voor een routeontheffing. Datzelfde geldt voor voertuigen met een bestemming aan de breed opgezette wegen, mits de bruggen en kademuren op de route het aankunnen. Daarmee worden voertuigen boven de 30 ton zoveel mogelijk geweerd. Daarnaast gelden er voor alle voertuigen, ook onder de 30 ton, strenge gedragsregels. Ze mogen niet stilstaan om te laden en lossen of parkeren op het voetgangersgedeelte op bruggen en langs het water. Deze eisen blijven ook bestaan nadat de bruggen en kademuren zijn aangepakt. Dat doen we

omwille van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. En hiermee verlengen we de levensduur van de bruggen en kademuren.

In het licht van de voorbereidingen op de uitstootvrije zone, kijken we nog nader naar de categorie bijzondere voertuigen en het netwerk van breed opgezette wegen. Wanneer we hierin veranderingen voorzien, zullen we dit samen met het bedrijfsleven voorbereiden. Een van de lopende discussies gaat over de knip in de Weesperstraat, waarvan uitvoering in 2023 gepland staat.

### 3.1.5 Op zoek naar ruimte binnen de kaders

Met de gemeentelijke eisen en ambities als startpunt, kijken we waar we meer ruimte kunnen bieden. Bijvoorbeeld met hulp bij contact of samenwerking met andere bedrijven of met kaders, zoals venstertijden. Een andere vraag is wat er nog meer nodig is om bedrijven te helpen te voldoen aan de gestelde eisen. We kunnen helpen met de start van pilots of nieuwe

## Nu geldende regels en ontwikkelingen die eraan komen

Schoon  
(Nul uitstoot)

- Milieuzone binnen de A10: verbod dieselvrachtauto's en -bussen met emissieklasse 5 en lager.
  - Alle transport over water in 2025 uitstootvrij.
  - Ambitie: nul-uitstootzone in 2025 (verbod nieuwe, niet uitstootvrije bedrijfsauto's).
  - In 2030 de hele bebouwde kom uitstootvrije logistiek.
  - Noodzaak tot investeren in laadinfrastructuur.
- Klimaatneutrale en circulaire stad is overkoepelend doel.

Lichter

- Zone zwaar verkeer (gebied binnen S100):
  - 7,5 – 30 ton: ontheffingsplicht. Voorwaarde: <.10 meter lengte.
  - > 30 ton: alleen bijzondere voertuigen en langs breed opgezette wegen.
  - De zone zwaar verkeer blijft ook na herstel of vernieuwing bruggen en kades
- Wat verandert mogelijk nog:
  - Herijken breed opgezette wegen en bijzondere voertuigen; in relatie met voorbereide of toekomstige nul-uitstoot zone.
  - De vorm van handhaving als gevolg van de pilot weegstrips, beeldherkenning van objecten op kades en optimaliseren camerahandhaving.
  - De rest van de stad: lokale gewichtsbependingen waar nodig. Geen ontheffingsmogelijkheid vanwege veiligheid.

Verkeersveilig

- Onderzoek naar mogelijkheid verplichten direct zicht en snelheidsbegrenzers.
- Meer aandacht voor gedrag chauffeurs.
- 30 km per uur.
- Doorvaartprofielen voor vaartuigen.

Efficiënter

- Beter benutten capaciteit weg en water, bundelen van stromen en goederen.
- Gezamenlijke inkoop, gebruik van hubs en transport over water indien meerwaarde.
- Mogelijk lokale beperkingen en selectieve toegang.





werkwijzen. Andere opties zijn het verbeteren van de dienstverlening in het ontheffingsstelsel of juist een meer gerichte inzet van handhaving om een gelijk speelveld te creëren.

Daarnaast gaat het ook om ondersteuning in de vorm van data en digitalisering. We werken bijvoorbeeld aan een digitale kaart met alle verkeersborden die relevant zijn voor logistiek. Dat zijn vrachtwagenverbod, lengte, breedte, hoogte, aslast, gewicht, milieu-, zwaar verkeer- en nul-uitstootzone, maar ook gevaarlijke stoffen en laad- en lostijden.

De verschillende ver- en geboden heten anders op het water maar komen ook in het overzicht. Zo ontstaat een compleet beeld voor integrale afweging.

### 3.2 Van casuïstiek naar stedelijke instrumenten en afwegingskader

Amsterdam is een lappendeken van buurten met ieder een eigen structuur en dynamiek. Ook de openbare ruimte is nergens hetzelfde. Er zijn typische woonbuurten, typische werkbuurten, buurten met van alles wat en er zijn winkel- en uitgaansgebieden. In de oudste delen

van de stad zijn kleine, smalle straten en een concentratie van functies. Deze delen van de stad zijn niet ontworpen voor zware of grote voertuigen. Daarnaast is er veel water dat, in tegenstelling tot vroeger, nog weinig gebruikt wordt voor logistiek. In de nieuwere stadsdelen is meer ruimte voor vrij liggende fietspaden en zones voor laden en lossen. Maar ook daar zijn logistieke knelpunten. Zo gebruikt de maakindustrie in Noord zware voertuigen. En in het landelijk gebied in Noord rijden zware landbouwvoertuigen. In nieuwbouwwijken zoals IJburg of Havenstad moet voldoende ruimte zijn voor de rol en toegankelijkheid voor logistiek.

Wat passende ruimte is voor logistiek verschilt per gebied. Dit hangt af van onder andere de infrastructuur, de gebiedskenmerken en de logistieke vraag. We werken toe naar standaardisering en tegelijkertijd naar maatwerk op basis van een integraal afwegingskader. Zo kunnen we passende ruimte voor logistiek meenemen bij herinrichting en gebiedsontwikkeling. Deze instrumenten dienen recht te doen aan de diversiteit aan gebieden in de stad. Ook de mogelijkheden voor transitie naar multimodaal transport en logistieke hubs is gebiedsafankelijk. Voor transport over water is er al een integraal afwegingskader. Hier bouwen we op voort.

## Afwegingskader inzet van transport over water

Soms ligt transport over de weg voor de hand. Op andere plekken biedt transport over water kansen om de impact op de stad te beperken. Ook kan de nabijheid van water een rol spelen bij (her)ontwikkeling van gebieden. Bijvoorbeeld van bedrijventerreinen nabij het water of bij de ontwikkeling van IJburg en Havenstad.

Een goede en tijdige afweging kan voor zowel ondernemers als de gemeente voordeel bieden. Naast kosteneffectiviteit moeten we ook andere (publieke) belangen betrekken in de keuze om over weg of water te vervoeren. Soms zal transport over water leiden tot een kostenvoordeel. Soms kunnen we hogere kosten rechtvaardigen door de voordelen die we behalen voor de omgeving. De afweging is altijd situatieafhankelijk. Naast het gebruik van het water moeten we ook de betekenis van de kade/wal bekijken. Laden, lossen en na-transport gebeuren immers op de wal. Faciliteiten zoals maximale belasting, beschikbare ruimte en de mogelijkheid om stromen te combineren, helpen daarbij enorm.

De volgende zes principes gebruiken we bij afwegingen over transport over water, zowel incidenteel als structureel:

1. Veilig
2. Kosteneffectief
3. Betrouwbaar
4. Flexibel
5. Gezond en Leefbaar
6. Duurzaam

## 3.3 Adaptief en lerend

Gestructureerd samenwerken met partijen binnen de gemeente en in de logistieke ketens, is het doel. Dan moet duidelijk worden waar we passende ruimte kunnen vinden en wat ervoor nodig is. We willen experimenteren, monitoren, leren en bijsturen. Op basis van maatwerk en lokale casuïstiek werken we toe naar standaardisering. Waar mogelijk en wenselijk maken we (afwegings-)kaders of andere instrumenten. Daarmee kunnen we gebiedsgericht samenhangende afwegingen maken. Zo doen we meer recht aan de noodzaak voor passende ruimte voor logistiek. Hier is een belangrijke rol weggelegd voor data en onderzoek.

Er is geen blauwdruk voor stedelijke logistiek, geen vastomlijnd eindbeeld. Het gaat om het voortdurend, en steeds meer real-time, bewaken van de balans tussen de noodzakelijke ruimte voor logistiek en leefbaarheid in de stad. Wat passende ruimte is, verschilt per

gebied, segment en tijdstip - denk aan schooltijden of wel/niet in de spits. Hiervoor is een monitoringsinstrument nodig dat effecten van pilots en maatregelen kan meten. Dit vraagt een adaptieve en lerende samenwerking waarin we de impact, opbrengst en meerwaarde van logistiek meetbaar maken.

We kunnen niet overal tegelijkertijd mee aan de slag gaan. Daarom moeten we prioriteren en onze capaciteit gericht inzetten. Dit betreft vooral de mate waarin we knelpunten oppakken en pilots en projecten starten met capaciteit van de gemeente. We stellen onderstaande vragen:

1. Wat is de verwachte bijdrage aan een duurzaam, veilig en betrouwbaar logistiek systeem in termen van schoon, licht, veilig en efficiënt?
2. Hoeveel overlast wordt er ervaren en door wie? Dit moeten we objectief maken, zodat hier niet 'wie het hardst roept...' gaat spelen.
3. Hoeveel partijen zijn betrokken? Gaat het bijvoorbeeld om een knelpunt voor één bedrijf of hebben meer partijen er baat bij?
4. Hoeveel gemeentelijke inspanning is er nodig om de gewenste beweging te creëren?
5. Hoe uitvoerbaar en handhaafbaar zijn de maatregelen? Zowel voor de logistieke sector als voor de gemeente.
6. Welke andere belangen moeten we afwegen?

We hebben al veel onderzoek gedaan naar de werking van logistiek in Amsterdam, vaak samen met de Hogeschool van Amsterdam en de Topsector Logistiek. Ook werken we al samen met bedrijven aan innovatieve oplossingen. We hebben meer inzicht en kennis nodig om beter te weten hoe de logistieke voetafdruk verkleind kan worden. Bovendien veranderen de stad en de logistiek voortdurend. We hebben het niet voor niets over een omslag. Er is dus continue bijsturing en adaptief werken nodig. Dit vraagt om een integrale monitoring van de effecten van maatregelen, van nieuwe voer- en vaartuigen en van werkwijzen.

We willen periodiek onderzoek doen naar de overlast, omvang van logistieke stromen en de stand van zaken van de logistieke verandering. Zo kunnen we onze focus aanpassen zodra daar aanleiding voor is.

### 3.3.1 Data

Er zijn al veel publieke en private data beschikbaar, die beter ontsloten en gedeeld kunnen worden. Als de gemeente en het bedrijfsleven processen digitaliseren, dan kunnen ze een belangrijke bijdrage leveren aan de slimme logistiek van morgen. We gaan onderzoeken hoe we de kansen van data en digitalisering beter kunnen benutten. Dat doen we vanuit twee invalshoeken: wat draagt bij aan de naleving van onze eigen doelen en waar kunnen we de sector mee helpen om efficiënter te worden?





Het toepassen van data begint met het op orde brengen van de basis. Dat doen we bijvoorbeeld door de gemeentelijke informatiebronnen in de beleveringskaart te valideren. Zo hebben bedrijven real time inzicht in de bereikbaarheid van de stad. Daar kunnen ze hun planning op maken. Parallel hieraan maken we een onderzoeksplan voor data- en digitalisering. Dat plan begint met onze doelen en een eerste prioritering op basis van verwachte opbrengsten. Die opbrengsten kunnen per gebied en per stroom verschillen.

### 3.4 Samenwerken en veranderen, Logistiek 020

De omslag naar een veilig, duurzaam en betrouwbaar logistiek systeem kan alleen succesvol zijn als de partijen in de logistieke sector en de gemeente goed samenwerken. We willen in openheid en vertrouwen samen op pad gaan en steeds opnieuw bepalen wat nodig en mogelijk is en wat niet. Het draait uiteindelijk om de actie, beweging en verandering. Iedere partij in de Amsterdamse logistiek gaat met elkaar en individueel aan de slag om (een deel van) het logistieke systeem veiliger, lichter, schoner en/of efficiënter te maken.

#### 3.4.1 Logistiek 020

Logistiek 020 is de verzamelterm van de (langdurige) samenwerking van de gemeente met de logistieke sector. Deze samenwerking uit zich in:

- Het samenwerkingsakkoord Logistiek 020 dat in juni 2021 door 32 partijen is ondertekend. Hierin staan de principes van samenwerken, waaronder informatie en data delen en het invullen van het secretariaat door de gemeente.
- Het netwerk- en kennisdeelplatform [www.logistiek020.nl](http://www.logistiek020.nl):
  - informeren: over de doelstellingen, maatregelen, wetgeving etc.;
  - activeren: betrekken bij consultatie/inspraak; aan laten sluiten bij projecten / acties; inspireren om zelf tot actie over te gaan;
  - faciliteren: kennis delen.

Met Logistiek 020 geeft de gemeente een duidelijk signaal af:

- Logistiek is essentieel voor het functioneren van de stad.
- Logistiek kent uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid, gewicht, uitstoot en efficiëntie / gebruik openbare ruimte. Deze kunnen we alleen gezamenlijk oppakken.



- De gemeente voert vanuit één 'kanaal' het gesprek met de verschillende partijen in de logistieke sector.
- Het doel is te komen tot maatregelen en acties die de partijen in de logistieke sector in staat stellen ook in de toekomst hun essentiële werk te blijven doen.

### 3.4.2 Samenwerking buiten Amsterdam

De focus en de eerste urgentie ligt nu nog vooral op de logistiek binnen de stadsgrenzen. En dan vooral op de oude stad. Daar overlappen de eisen en ambities immers het meest. Maar in de stad gaat het slechts om 'de last mile'. De meeste logistieke bewegingen hebben hun oorsprong buiten Amsterdam. Samenwerking met de regio, maar ook op landelijk niveau, is dan ook belangrijk.

Voor deze logistieke strategie zoeken we daarom de samenwerking met de andere gemeenten in de regio Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de G4-partners. Op landelijk niveau én internationaal is veel samenwerking rond uitstootvrije mobiliteit. Waar mogelijk gaan we deze samenwerking verbreden naar uitstootvrije, lichte, veilige en efficiënte mobiliteit. Zo kunnen we leren van goede oplossingen in andere steden en landen.

### 3.4.3 Communicatie en participatie

De belangrijkste instrumenten in de verandering naar een duurzaam, veilig en flexibel logistiek systeem, zijn communicatie en participatie. Alle betrokken partijen moeten begrijpen wat er van ze wordt verwacht. Maar we willen ze ook in staat stellen om zelf een bijdrage te leveren. We hopen dat ze aangeven waar de impact van de gemeentelijke ambities onacceptabel knelt. Verandercommunicatie, gecoördineerde communicatie en samen doen, staan centraal. De samenwerking binnen en communicatie vanuit Logistiek 020 is daarbij erg belangrijk.

Speciale aandacht willen we geven aan de lastig bereikbare MKB-er. We vragen van hen grote veranderingen, maar ze zitten niet van nature zelf aan tafel bij de gemeente. We zoeken samenwerking met andere overheden die tegen dezelfde belemmeringen aan lopen.



# 4 Organisatie en middelen

Programma Logistiek heeft een centrale rol in de uitvoering van de logistieke strategie. Het programma werkt binnen de gemeente samen met onder andere:

- programma Bruggen en kademuren;
- programma Varen;
- programma Verkeersveiligheid;
- programma Hubs;
- programma Autoluw;
- directie Ruimte en Duurzaamheid;
- directie Afval en Grondstoffen;
- directie Stadswerken;
- directie Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte;
- Chief Technology Office;
- Green Office;
- directie Grond en Ontwikkeling;
- directie Economische Zaken;
- de stadsdelen.

Tegelijkertijd is de gemeente opdrachtgever voor heel veel logistieke ketens. Bijvoorbeeld gebiedsontwikkelingen, de herstelopgave voor bruggen en kademuren en de bevoorrading van gemeentelijke panden. Ook zijn we als gemeente zelf onderdeel van de logistieke sector. De regels die we extern opleggen, gelden uiteraard ook voor onze eigen fysieke projecten, voor Afval en Grondstoffen en voor Stadswerken.

Een essentiële keten in de gemeente is de ontheffing verlening en handhaving. Hier zijn vijf gemeentelijke onderdelen betrokken, met eigen expertise en verantwoordelijkheid. Sturen op samenhang, snellere en meer voorspelbare dienstverlening, zijn belangrijk. Met name capaciteit is een belemmerende factor. We zetten stappen om de informatievoorziening en het aanvraagproces te verbeteren. Communicatie over individuele ontheffingen loopt altijd via 14020 en de Stadsloketten om rolverwarring te voorkomen. En hetzelfde geldt voor communicatie over handhaving. Dat loopt altijd via de handavingsketen.

Alle relevante gemeentelijke partijen moeten zich ervan bewust zijn dat logistiek iets anders vraagt dan personenvervoer. Bijvoorbeeld door passende ruimte

voor (bouw)logistiek explicieter mee te wegen in de programmering van projecten en in de toetsing van BLVC-plannen.

## 4.1 Rol programma Logistiek

Op dit moment werken allerlei organisatieonderdelen vanuit verschillende opdrachten aan logistiek. Zo is het programma Logistiek al drie jaar aan de slag met maatregelen die bijdragen aan een efficiëntere stadslogistiek als onderdeel van de agenda Autoluw. Bij Ruimte en Duurzaamheid werkt een team aan het voorbereiden van de nul-uitstootzone vanuit het Actieplan Schone Lucht. Afval en Grondstoffen werkt aan afvalinzameling passend bij de stad en programma Varen aan het stimuleren van transport over water.

Het huidige team van het programma Logistiek is onvoldoende toegerust om de ambities van deze strategie waar te maken. We moeten investeren in kennis en kunde, in onze netwerken en onze lange termijn doelen. Daarmee komt het team in een sturende positie om de logistieke functie mee te wegen bij vraagstukken in de openbare ruimte. Onze kennis uit lokale situaties gaan we vertalen in stadsbrede instrumenten. Zo kunnen we de logistieke omslag versnellen en opschalen. Maar op termijn kan de rol weer kleiner worden. Dan wordt logistiek een onderdeel van de werkwijzen en procedures van de betrokken lijnorganisaties.

Het programma Logistiek zal de contacten met de logistieke sector gaan coördineren evenals de communicatie met logistieke partijen. We bieden een platform voor de dialoog over de logistieke verandering. Het programma helpt partijen om de benodigde stappen te zetten. Daarmee ondersteunen we ook andere programma's bij het behalen van hun doelstellingen, zonder de verantwoordelijkheid over te nemen.

We agenderen knelpunten of tegenstrijdige belangen en faciliteren de eventueel benodigde besluitvorming.



Het programma Logistiek voert het secretariaat van de onafhankelijke Commissie Bevoorrading Amsterdam en jaagt Logistiek 020 aan.

Volgend uit deze logistieke strategie maken we een uitvoeringsplan voor het programma Logistiek. Hierin benoemen we de activiteiten in 2022 en zal scherper worden wat er vanaf 2023 nodig is. Tegelijkertijd blijft het programma aan de slag voor maatregel 20 van programma Autoluw. We zullen elke twee jaar evalueren en bijsturen.

## 4.2 Financieel

Voor de bredere ambities van de logistieke strategie is uitbreiding nodig van het bestaande programmateam. In 2022 is in totaal €3,1 miljoen nodig en beschikbaar om een vliegende doorstart te maken en de basis op orde te brengen. Dit betekent een verdubbeling van de inspanning en het uitgavenniveau ten opzichte van 2021.

Binnen het Stedelijk Mobiliteitsfonds (SMF) is tot en met 2025 voornamelijk jaarlijks € 800.000 beschikbaar. In 2022 dragen de programma's Bruggen en kademuren, Autoluw en Bureau Stadsregie bij. Zodoende is er voor 2022 geen extra aanvraag nodig. Tot en met 2025 voor-

zien we ook (aflopende) bijdragen vanuit het programma Autoluw en van Bureau Stadsregie. Daarnaast hebben we aanvullend een hogere structurele SMF-dekking aangevraagd. Tevens zoeken we cofinanciering bij externe partijen zoals de Vervoerregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland, het Rijk en wellicht de EU.

De ambities van de logistieke strategie leiden vanaf 2023 tot een hogere aanvraag uit het SMF. Vanaf 2023 gaat het om meerjarig €2,7 miljoen, met een jaarlijkse afname van 10%. Want dan zit de kennis en kunde over logistiek steeds meer in de lijnorganisatie. Deze afname zal in 2027 wel een bodem bereiken. We moeten ons als programma blijven inzetten om mee te veranderen met nieuwe logistieke vraagstukken en ontwikkelingen.

De beweging kan in 2022 ingezet worden op basis van de huidige toegekende middelen uit het SMF. Voor het bestendigen dient men ook akkoord te gaan met de nog aan te vragen SMF-middelen vanaf 2023.

In 2022 gaat het om:

- logistieke makelaars, pilots en lokale projecten: €1.530.000;
- ontheffingen- en handavingsketen: €390.000;
- Logistiek 020 en communicatie: €250.000;
- data, onderzoek en monitoring: €470.000;
- programmamanagement: €500.000.

# Bijlage 1 Visualisatie van de logistieke strategie

## Aanleiding

### Urgentie

Toename logistieke stromen in dichtbebouwde stad  
-> gevolgen voor leefbaarheid

### Dilemma's

Ruimtegebrek, rol bedrijven, versnippering gemeente, omslag nodig voor doelen nul uitstoot, veiliger, efficiënter

### Behoeften bedrijven

Lange-termijn strategie, duidelijkheid over eisen, hulp bij omslag, ruimte om te experimenteren

## Doel:

**Een duurzaam, veilig en flexibel logistiek systeem**

## Strategie:

**We bieden een helder toekomstperspectief. Dat is de basis. Samen gaan we op zoek naar passende ruimte voor logistiek.**

## Aanpak:

### Duidelijkheid bieden

#### Focus:

Heldere eisen; langere tijd vast, nieuwe eisen: overgangperiode

Communicatie en participatie is duidelijk en afgestemd

Eén aanspreekpunt

### Passende ruimte

Van lokale voorbeelden naar stedelijke instrumenten

Laden en lossen

Beter benutten weg en water (hubs, transport over water)

Gericht leren van pilots

### Adaptieve aanpak

Gevolgen/invloed van logistiek volgen, in samenhang

Pilots en maatregelen -> leren en bijsturen

Keuzes maken en prioriteiten stellen

### Samenwerken en veranderen

Logistiek 020 samenwerking met partners

Logistiek 020 platform website en kennisdeling



# Bijlage 2: Input logistieke partijen

Begin 2021 hebben we een inventarisatie gemaakt van de input die logistieke partijen de gemeente hebben gegeven. Ze reageerden op gemeentelijke ambities als de Zone Zwaar Verkeer, Programma Uitstootvrije Mobiliteit, Agenda Autoluw, 30 km/uur en Nota Transport over Water. Daarnaast ging het over onderwerpen die op de agenda van de Commissie Bevoorrading Amsterdam en Logistiek 020 stonden.

Hieruit komt een top vijf van zorgen naar voren:

1. Beleidsdoelen van gemeenten conflicteren soms met elkaar.
2. Het ontbreekt aan een lange termijnstrategie/horizon.
3. Investerings in voertuigen worden vaak in 6 tot 12 jaar afgeschreven.
4. Afhandeling vergunningen/ontheffingen duurt vaak te lang.
5. Communicatie is cruciaal om partijen mee te krijgen.

Daarnaast zijn er meer inhoudelijke zorgen en kansen genoemd. Dat gebeurde bijvoorbeeld tijdens de eerste bijeenkomst van Logistiek 020 op 28 oktober 2021:

6. Data delen om de efficiëntie van logistiek aanzienlijk te verbeteren.
7. Verkeersveiligheid als gevolg van de groei van licht elektrische vrachtoertuigen (bestelbus chauffeurs en (bak) fietskoeriers).
8. Behoefte aan op- en overslagpunten, waaronder pakketpunten en kluizen.
9. Behoefte aan bewustwording/betrekken van zowel de klant als de Amsterdamse burger. Zolang 'u vraagt, wij draaien' de norm is, wordt de 'pijn' in de logistieke keten te veel neergelegd bij de transporteur.
10. Zorgen over laadinfra en de capaciteit op het net.
11. Venstertijden, zowel op het water als de weg. In de beleving van sommige bedrijven sluiten ze niet altijd goed aan op de logistieke ketens.

Tot slot gelden in verschillende steden verschillende regels. Ook meer eenduidigheid op landelijk niveau zou helpen. Dat kan voorkomen dat bedrijven moeten investeren in verschillende vervoermiddelen.

