



Gemeente  
Amsterdam

## Werkplan

---

# Stedelijke Logistiek 2023-2025



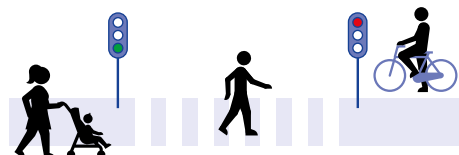






# Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b>	<b>7</b>
<b>Samenvatting</b>	<b>8</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>11</b>
1.1 Van Logistieke strategie naar Werkplan	12
1.2 De vier sporen uit de Logistieke strategie	13
1.3 Relevante ontwikkelingen na vaststelling Logistieke strategie	14
<b>2 Werkplan Stedelijke Logistiek</b>	<b>17</b>
2.1 Stedelijke doelen	17
2.2 Gezamenlijke verantwoordelijkheid	17
2.3 Introductie Programma Stedelijke Logistiek	20
<b>3 Maatregelen en activiteiten per programmapijler</b>	<b>23</b>
3.1 Gebiedsgerichte advisering	23
3.2 Logistieke hubs	25
3.3 Transport over water	28
3.4 Data, informatie en kennis verzamelen	30
3.5 Sturingsinstrumenten optimaliseren	32
3.6 Samenwerken & contact	36
3.7 Monitoring, evaluatie en verbeteren	39
<b>4 Financiën</b>	<b>41</b>



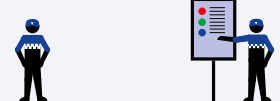
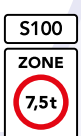
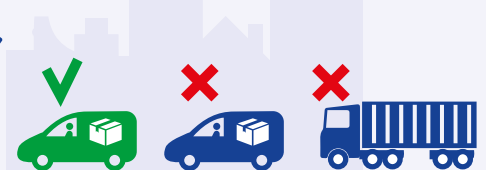
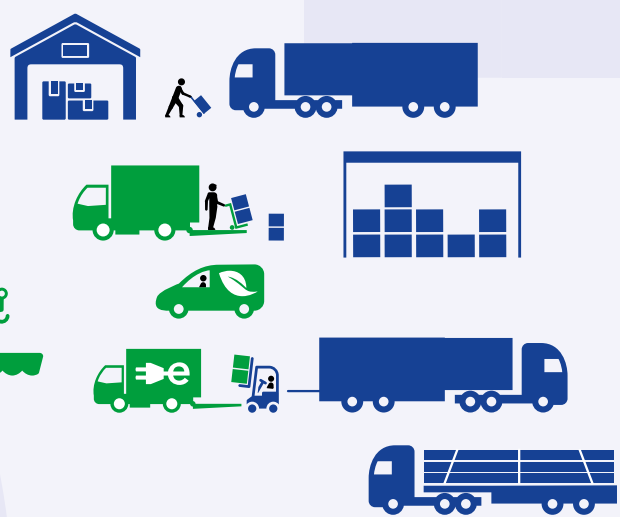






### Bevorderen logistieke hubs

Ondersteunen, aanjagen en leren bij de vorming van logistieke hubs.



### Optimaliseren van sturingsinstrumenten

Ondersteunen bij het optimaliseren van sturingsinstrumenten als beleid, handhaving en ontheffing- en vergunningverlening zodat het naleven van de regels makkelijker wordt voor het bedrijfsleven.











# Voorwoord

Logistiek is een heel zakelijk woord. Het klinkt voor sommigen misschien als iets wat een bedrijf doet en waar je zelf niks mee te maken hebt. Maar logistiek is eigenlijk gewoon hoe we onze stad draaiende houden. Hoe we ervoor zorgen dat iedereen elke dag zijn boodschappen kan doen. Kan lunchen bij het café op de hoek, of op bezoek bij een concert. Een aannemer kan inhuren om iets te repareren of te verbouwen. Zorgen dat de ziekenhuizen en andere zorginstellingen mensen beter kunnen maken en verplegen. Dat er huizen gebouwd kunnen worden. Dat scholen leerlingen kunnen laten leren en wij Amsterdammers kunnen ontvangen in onze Stadsloketten.

Logistiek is dus van levensbelang en het is een enorm ingewikkelde klus in onze drukke en groeiende stad en de regio rondom de stad. De groeiende logistieke stromen hebben dan ook veel impact op de leefbaarheid in de stad. Tegelijkertijd is de logistiek juist nodig om de stad leefbaar te houden. Daar moeten we de balans in vinden. Ieder in zijn of haar eigen rol.

Daarom nemen wij als gemeente allerlei maatregelen: een uitstootvrije zone, de Zone zwaar verkeer en lokale gewichtsbependingen, minder ruimte voor laden en lossen. Daarmee vragen we veel van het bedrijfsleven. Bedrijven willen meedoen, maar hebben duidelijkheid nodig over wat we verwachten en waar mogelijkheden zijn om samen te werken aan nieuwe oplossingen. Zodat we samen kunnen bedenken hoe dan wel. En samen de logistieke voetafdruk kunnen verkleinen, maar met volle schappen met producten die betaalbaar zijn voor alle Amsterdammers.

De afgelopen jaren zijn er al mooie projecten gestart. Denk hierbij aan het experiment met de Last Mile Box (samen met partners zoals Rijkswaterstaat) op de Beethovenstraat en de pilot horecabevoorrading over water op de Nieuwmarkt. Waarbij we graag ruimte geven aan koplopers die hun nek uitsteken om nieuwe dingen uit te proberen.

In dit werkplan leest u wat we de komende jaren van plan zijn om de logistiek te verbeteren. Bijvoorbeeld in de gebiedsontwikkeling al bij het ontwerp de afweging maken of er een logistieke hub kan komen, liefst in combinatie met transport over water. En door bijvoorbeeld logistieke data te ontsluiten en delen zodat chauffeurs de meest actuele informatie hebben over waar ze wel en niet mogen rijden. Maar ook door samen met het bedrijfsleven en alle andere partners nog gericht op zoek te gaan naar manieren om de logistiek efficiënter, veiliger, schoner en lichter te maken.

Melanie van der Horst  
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit



# Samenvatting

Logistiek is essentieel voor de kwaliteit van wonen, werken en verblijven in de stad. Door de groei van de stad de komende jaren, groeien ook de logistieke stromen. De groeiende logistiek heeft een steeds grotere impact op de luchtkwaliteit, de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid, de leefbaarheid en op de staat van onze bruggen en kades. Regulering – onder meer venstertijden, zero emissiezones, Zone zwaar verkeer – alleen is niet voldoende. Er zijn nieuwe oplossingen nodig om de balans tussen leefbaarheid en voldoende bevoorrading te waarborgen. Het gaat om fundamentele aanpassingen aan onderdelen van het logistieke systeem, waarbij alle partijen – van leverancier tot ontvanger – een steentje bijdragen. Voorbeelden van deze transitie zijn vrachtvervoer over water en ontwikkeling van hubs.

Omdat hier een grote gezamenlijke opdracht voor de gemeente en de logistieke (private) partijen ligt, is gestart met het samenwerkingsplatform Logistiek020 en speelt de Commissie Bevoorrading Amsterdam (CBA) een belangrijke adviesrol. Er wordt op meerdere manieren nauw samengewerkt met het bedrijfsleven en kennisinstellingen. Het Programma Stedelijke Logistiek speelt hierin een centrale rol als verbinder tussen de logistieke sector en de gemeentelijke opgaven en organisatie. En om ervoor te zorgen dat de gemeente beter in staat is toekomstige beleidskeuzes te maken die logistiek raken.

In 2022 heeft het Amsterdamse college de Logistieke strategie vastgesteld die is uitgewerkt naar dit werkplan. Dit plan focust op wat er moet gebeuren om samen met het bedrijfsleven en andere partners de transitie naar schone, veilige, lichte en efficiënte logistiek te begeleiden. Diverse ontwikkelingen, stadsgesprekken over koersdocument 'Amsterdam maakt ruimte', pilots waarmee de markt nieuwe logistieke concepten uitprobeerde en regionale initiatieven bevestigen het belang van een goede sturing op logistiek. Stedelijke logistiek is complex. Het is bij uitstek een integraal vraagstuk op het gebied van mobiliteit, ruimte, economie, maar heeft ook een grote maatschappelijke functie.

Het hoofddoel zoals geformuleerd in dit werkplan luidt:

Logistiek in Amsterdam gebeurt binnen passende ruimte en tijd en met minimale voetafdruk. Dit betreft een langjarig opgave waarbij uitvoering van dit plan zorgt dat de gemeente in staat is om na 2025 scherpere en beter onderbouwde beleidskeuzes voor stedelijke logistiek te kunnen maken, binnen de doelstellingen van 'Amsterdam maakt ruimte'.



De 3 subdoelen zijn:

1. De logistieke sector weet wat er van hen wordt verwacht qua gemeentelijke regels, is in staat zich eraan te houden en doet dit ook.
2. De gemeente is in staat om actief, bewust en eenduidig te sturen op stadslogistiek.
3. Essentiële en innovatieve kennis is effectief opgehaald en toegepast.

Er zijn meerdere afdelingen en programma's binnen de gemeente die werken aan delen van de ambitie en de doelen. Het Programma Stedelijke Logistiek heeft als belangrijkste taak het (intern en extern) aanjagen en ondersteunen van de systeemverandering naar een schoner, veiliger, (vooral in het centrum) lichter en efficiënter logistiek systeem.

De activiteiten en maatregelen voor het programmateam Stedelijke Logistiek zijn onderverdeeld in zeven pijlers:

1. Gebiedsgerichte advisering: gericht op zo efficiënt mogelijk logistieke ruimte creëren in de bestaande en de nieuwe stad.
2. Logistieke hubs: mogelijk maken/bevorderen van een logistiek efficiënte oplossing (bundeling/vollere (uitstootvrije) vrachtvoertuigen de stad in).
3. Transport over water: mogelijk maken/bevorderen van deze logistiek efficiënte oplossing (want minder vrachtvoertuigen op de weg).
4. Data, informatie en kennis verzamelen: hiermee maken we betere beslissingen mogelijk op basis van feitelijke informatie en kunnen we de markt beter bedienen met data zodat zij hun logistiek schoner, veiliger, lichter en efficiënter kunnen organiseren.
5. Sturinginstrumenten optimaliseren: om logistiek beleid aan te passen of in te stellen (en goed uit te voeren) wat de logistiek schoner, veiliger, lichter, efficiënter maakt.
6. Samenwerken & contact organiseren: met de relevante partijen in de logistieke ketens samenwerken en om één integraal verhaal te houden.
7. Monitoring: de effecten van beleid, maatregelen en sturingsinstrumenten analyseren, de voortgang te bewaken, leren en kunnen rapporteren over de resultaten en de mogelijke knelpunten.

Prioriteit bij alle activiteiten gaat uit naar:

- Segmenten: de bouw- en horecalogistiek omdat dat de grootste logistieke stromen zijn en hier nog veel winst te behalen is;
- Alternatieven: transport over water en logistieke hubs als belangrijkste nieuwe oplossingsrichtingen;
- De gebieden: de Wallen, Westelijke grachtengordel en De oude Pijp als belangrijkste gebieden waar de druk het hoogst is;
- Gebiedsontwikkeling omdat hier nog de kans is om vanaf het ontwerp passende ruimte te organiseren voor logistiek zodat het later voor minder problemen hoeft te zorgen.









## Inleiding

Logistiek vormt de bloedsomloop van Amsterdam. Het is essentieel voor de kwaliteit van wonen, werken en verblijven in de stad. De komende jaren komt er als gevolg van de groei van de stad meer logistieke activiteit bij: vrachtwagens naar bouwplaatsen, steeds meer bestelauto's de woonwijken in voor thuisleveringen, supermarkten, winkels en horecazaken die vaker door meer specialisten bevoorrad worden. Al deze logistiek neemt naar verhouding steeds meer ruimte in en heeft grote impact op de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid maar ook op de staat van de bruggen en kademuuren. Logistiek is van oudsher een private aangelegenheid, maar als we alles overlaten aan private partijen verliezen we de mogelijkheid om goed te sturen op het gebruik van de openbare ruimte. Dat dat snel mis kan gaan, hebben we gemerkt door de opkomst van flitsbezorging met de darkstores in woongebieden.

Daarom willen we overzicht en stellen we regels, zowel op de weg als op het water. Hierbij is het van belang om duidelijkheid te bieden over de verschillende regels waar bedrijven zich aan moeten houden. Naast de venstertijden gaat het onder andere over regels over uitstoot, gewicht en verkeersveiligheid. Deze duidelijkheid is nodig voor bedrijven om toekomstbestendige investeringen te kunnen doen.

Alleen regels stellen is niet genoeg. Zo leidt het instellen van de uitstootvrije zone zeker tot schonere voertuigen, wat goed is voor de luchtkwaliteit. Maar het leidt niet tot minder voertuigen in de stad, wat wenselijk is voor leefbaarheid. Het instellen van de Zone zwaar verkeer heeft tot minder zwaar verkeer geleid, maar mogelijk wel tot lokaal meer verkeersbewegingen wat onwenselijk is voor de leefbaarheid. Doelen en middelen kunnen dus tegenstrijdig zijn. Deze lastige puzzel van meerdere doelen en middelen blijven we leggen om tot optimale oplossingen te komen. Dat betekent dat er ook vaak sprake is van maatwerkoplossingen.

Er zijn nieuwe oplossingen nodig om de balans tussen leefbaarheid en bevoorrading goed te houden, op de weg en op het water. Verschillende aanpassingen aan onderdelen van het logistieke systeem, waarbij alle partijen – van leverancier tot ontvanger – een steentje bijdragen. Omdat hier een grote gezamenlijke opdracht voor de gemeente en de logistieke partijen ligt, is in 2021 al gestart met het samenwerkingsplatform Logistiek020 en speelt de Commissie Bevoorrading Amsterdam (CBA) een belangrijke adviesrol. Er wordt op meerdere manieren nauw samengewerkt met het bedrijfsleven en kennisinstellingen. Het wordt steeds duidelijker hoe wijdverspreid en doorvlochten het logistieke domein is.

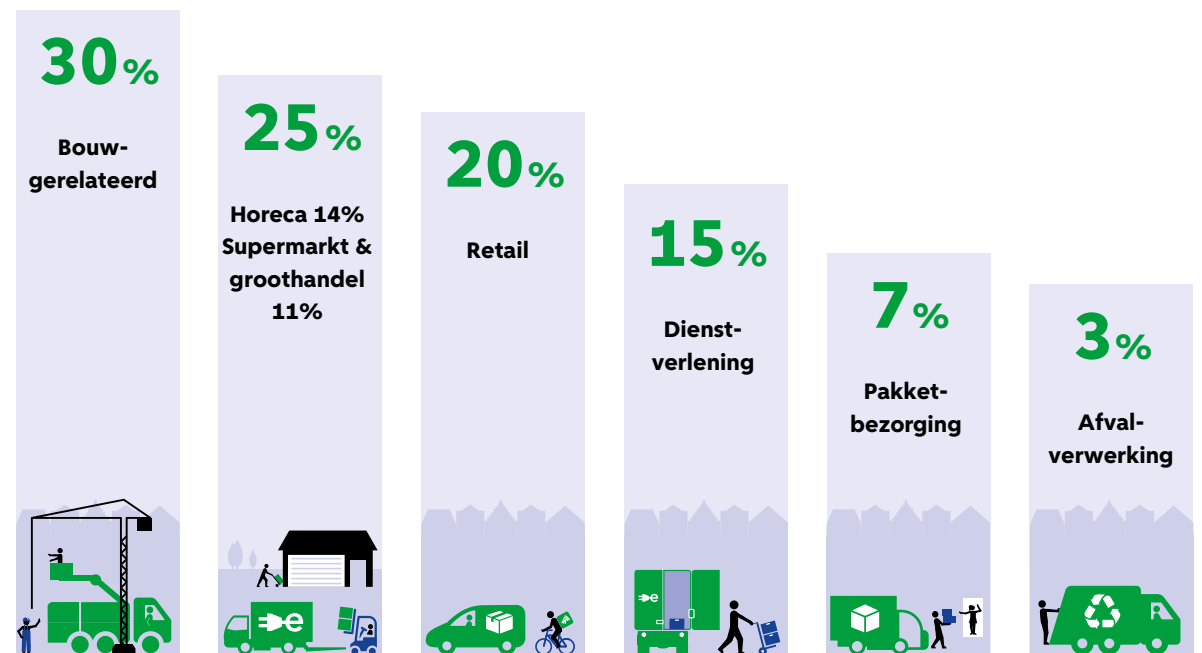
Door het vaststellen van de Logistieke strategie in 2022, heeft de gemeente een eerste stap gezet in een meer gestructureerde en samenhangende aanpak van de logistieke opgave. Het Programma Stedelijke Logistiek speelt hierin een centrale rol als verbinder tussen de logistieke sector en de gemeentelijke opgaven en organisatie. Zo kan de gemeente beter richting geven, het overzicht verkrijgen en bewaren, de samenhang bewaken en initiatief nemen om de gewenste transitie vorm te geven.

## 1.1 Van Logistieke strategie naar werkplan

Het college heeft in januari 2022 de Logistieke strategie vastgesteld om de Amsterdamse logistieke opgave te schetsen, ook vanuit het perspectief van het bedrijfsleven dat vraagt om meer duidelijkheid. Bij het opstellen zijn diverse logistieke stakeholders betrokken (binnen en buiten de gemeente) via onder andere Logistiek020 en de CBA. Ook het zeer uitgebreide participatietraject van de Zone zwaar verkeer is hierbij meegenomen. Er is daarmee een heel helder beeld ontstaan van de behoeften van de logistieke sector, met duidelijkheid en een gelijk speelveld voorop.

In 2022 is aangekondigd dat deze Logistieke strategie wordt uitgewerkt in een operationeel plan. Dit werkplan is vanuit het perspectief van de gemeentelijke organisatie opgesteld en focust op wat er moet gebeuren om de transitie naar schone, veilige, lichte en efficiënte logistiek te begeleiden. Dat vraagt inspanning van heel veel gemeentelijke onderdelen, waarbij het programmateam Stedelijke Logistiek een centrale rol speelt. Dit plan fungeert voornamelijk als werkplan voor het Programma Stedelijke Logistiek en bouwt aan een essentiële basis van kennis en ervaring waarmee ook na 2025 gericht en beter doordacht kan worden gestuurd op logistiek.

Verdeling dagelijkse logistieke bewegingen binnen de A10.



Dagelijks 25.000 bestelauto's en 6.000 vrachtauto's binnen de ring A10. 15% van het verkeer is logistiek.



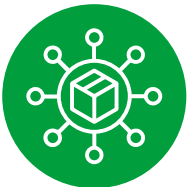
## 1.2 De vier sporen uit de Logistieke strategie

In de Logistieke strategie is een integrale en lerende manier van werken geïntroduceerd onderverdeeld in vier sporen:



### a. Meer duidelijkheid over de regels en ambities

De logistieke sector heeft duidelijkheid nodig over regels en beleid in de toekomst. Daarmee kan de sector investeren in andere werkwijzen en in voer- en vaartuigen die bijdragen aan de gewenste transitie. Dat vraagt om een heldere en samenhangende manier van communiceren, ook over de dingen die we nog niet weten en waarvoor het beleid en de regels nog in ontwikkeling zijn.



### b. Werken aan passende ruimte

Het transport en de op- en overslag van goederen heeft ruimte nodig in de stad om overlast (hinder, verkeersonveiligheid) te voorkomen. Hierbij gaat het om fysieke ruimte voor laden en lossen, hubs, overslag weg-water, verminderen van en het realiseren van efficiëntere (vol heen - vol terug) transportbewegingen. Het gaat daarbij ook over overzicht en planning, niet alles kan meer en niet alles kan tegelijk. Maar het gaat ook om bij de ambitie passende regels en ruimte in de regels waarmee we kunnen experimenteren met nieuwe logistieke concepten.



### c. Lerende, adaptieve aanpak

Er is geen blauwdruk voor stedelijke logistiek, geen vastomlijnd eindbeeld. Daarvoor zijn er teveel variabelen en belanghebbenden. Er is dan ook een flexibele aanpak nodig waarmee we als gemeente systematischer en vooral samenhangend kunnen sturen. Hiervoor is een monitoringsinstrument nodig dat effecten van pilots en maatregelen kan meten. En een adaptieve aanpak waarbij we op basis van het geleerde kunnen bepalen wat de volgende stappen zijn.



### d. Veranderen samen met de logistieke sector

De samenwerking tussen de gemeente, regionale overheden, bedrijfsleven en partners zoals kennisinstellingen, is onmisbaar voor de noodzakelijke verandering van de logistiek. Het zijn uiteindelijk de partijen binnen de verschillende logistieke ketens van opdrachtgever, logistieke dienstverlener en ontvanger die moeten veranderen. Dat gebeurt door verschillende manieren van samenwerken. Door met elkaar in gesprek te gaan, kennis te delen, onderzoeken te doen en door middel van pilots. Dat stelt ons in staat de juiste kaders te scheppen.

## 1.3 Relevante ontwikkelingen na vaststelling Logistieke strategie

De afgelopen jaren is er, zowel vanuit de markt als bij de gemeente, veel gebeurd. De markt investeerde veel in (stads)logistiek vastgoed, deed pilots met nieuwe logistieke concepten of organiseerde transport over water bij bouwprojecten. Vanuit de gemeente is er een gemeentebrede samenwerking bouwlogistiek gestart. Verder wordt er gewerkt aan de voorbereidingen voor de uitstootvrije zone en is er een ruimtelijke verkenning gedaan naar strategische plekken voor logistieke hubs. Ook zijn er diverse pilots gestart met andere vormen van bevoorrading, zoals de pilot met transport over water op de Nieuwmarkt. De snel groeiende flitsbezorgingsmarkt is meer gereguleerd.

### Nieuw coalitieakkoord

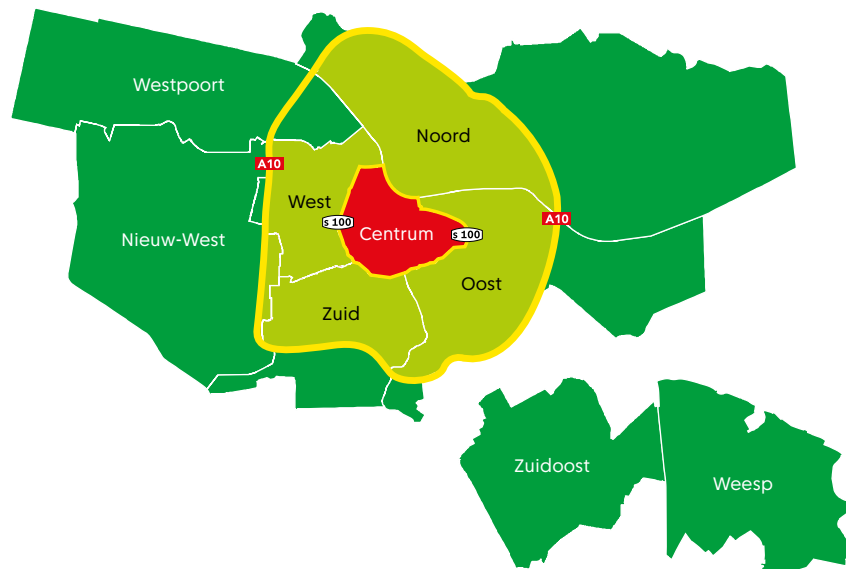
Er is in 2022 een nieuw college van B&W gestart met een nieuw coalitieakkoord waarin een flink aantal ambities is opgenomen. Ambities die impact hebben op de logistieke stromen, zoals diverse gebiedsontwikkelingen met nieuwe woningen en kantoren, het verduurzamen van woningen, herstel van bruggen en kademuren, stimuleren van een circulaire economie (meer lokaal produceren en hergebruik van grondstoffen en producten) en het stimuleren van duurzaam en uitstootvrij vervoer. Ambities ook waarbij het goed organiseren van logistiek randvoorwaardelijk is, zoals bij het realiseren van een autoluwe stad en bijvoorbeeld superblocs. Tegelijkertijd dwingt de financiële werkelijkheid tot het maken van scherpe keuzes. Deze raken ook het Programma Logistiek.

### Stadsgesprekken ‘Amsterdam maakt ruimte’



Er wordt momenteel, onder de noemer ‘Amsterdam maakt ruimte’, gewerkt aan een vertaling van de omgevingsvisie 2050 voor mobiliteit en openbare ruimte. Belangrijk uitgangspunt is dat we al onze maatregelen en investeringen realiseren binnen de ecologische grens (klimaatadaptatie, klimaatmitigatie, circulair en biodivers), de sociale grens (gezond, veilig, inclusief en betaalbaar) en de uitvoerbaarheidsgrens (middelen, capaciteit). Deze grenzen laten zien dat we niet meer alles in de stad kunnen faciliteren. Dit leidt tot andere, soms misschien pijnlijke keuzes omdat scherper gekeken moet worden naar wat wel en wat niet meer past. Voor logistiek kan dit betekenen dat in de toekomst sommige vormen van bevoorrading in bepaalde gebieden niet meer mogelijk zijn omdat de impact ervan te groot is. Daar staat tegenover dat de betaalbaarheid van bijvoorbeeld producten en diensten sterk afhankelijk is van de kosten die gemaakt moeten worden voor onder andere het transport. De bevoorrading van de stad is daarmee ook een sociaal dossier. In de stadsgesprekken die hierover worden gepland komt logistiek nadrukkelijk terug.

---

Het afgelopen jaar zijn er zowel vanuit de markt als vanuit de gemeente verschillende stappen gezet richting lichte, schone en verkeersveilige stadslogistiek.



**Belangrijkste regels.**

- Verkeersveilig en efficiënt. Ambitie: nul verkeersdoden in 2050 en logistiek met zo min mogelijk impact.
- Milieuzone per 1 januari 2022 en ambitie van uitstootvrije zone per 2025. Met overgangsregeling voor bestelwagens tot 2028 en vrachtwagens tot 2030. 
- Zone zwaar verkeer. Verkeer per 1 oktober 2021 boven de 7,5 ton ontheffingsplichtig en boven de 30 ton alleen nog met speciale route-ontheffing. 

## Regionale en landelijke ontwikkelingen

Stedelijke logistiek heeft zowel landelijk als regionaal de aandacht, vooral voor de verduurzaming ervan. In het landelijke Klimaatakkoord is afgesproken dat er in 30 à 40 gemeentes vanaf 2025 uitstootvrije zones ingevoerd moeten worden. Om gemeentes daarbij te ondersteunen is in februari 2021 de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek opgesteld die ook door gemeente Amsterdam is ondertekend. Regionaal is Amsterdam aangehaakt als partner bij de Agenda Slimme Schone Logistiek (van provincie Noord-Holland) en de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS, van Metropoolregio Amsterdam). Het Programma Logistiek kan waar wenselijk met deze partijen samen optrekken zodat we elkaar kunnen helpen. Dit doen we in gezamenlijke projecten en programma's waarin we belangen zien. We onderhouden intensief contact met elkaar om snel te kunnen reageren op vraagstukken

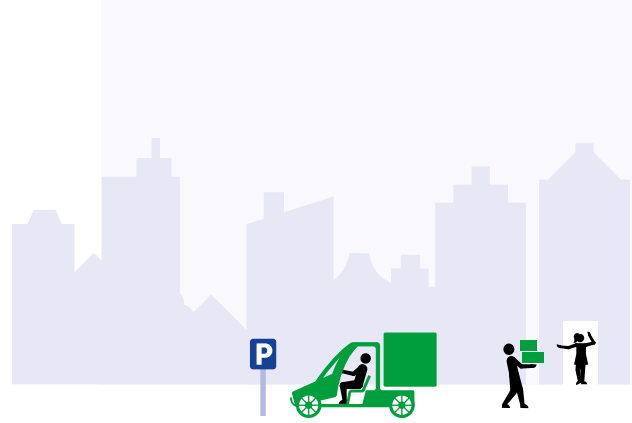
## Consequenties voor het werkplan

Bovenstaande ontwikkelingen bevestigen het belang van een goede sturing op logistiek en hoe dat landt in de stad en in de gemeentelijke organisatie. Het geeft ook aan dat er gemeentebreed al stappen worden gezet in de invulling van de Logistieke strategie. Daarvan is de invoering van de uitstootvrije zone de meest impactvolle. Daarnaast is het belangrijk op te merken dat er in een aantal delen van de stad drastischer maatregelen nodig zijn om de leefbaarheid te waarborgen. Dat betekent dus ook dat het geen gegeven is dat logistiek altijd op dezelfde manier plaats kan vinden. Tenslotte maakt de financiële situatie dat dit plan inzoomt op de periode 2023-2025 en vooral een doorkijk geeft op het soort maatregelen daarna met maximale wendbaarheid. Daardoor kan vrij gemakkelijk op- en afschaling plaatsvinden.









# Werkplan

## Stedelijke Logistiek

### 2.1 Stedelijke doelen

De stedelijke ambitie geformuleerd in de Logistieke strategie is een schoner, veiliger, lichter en efficiënter logistiek systeem. Dit is vertaald naar het volgende hoofddoel:

***Logistiek in Amsterdam gebeurt binnen passende ruimte en tijd en met minimale voetafdruk.***

Dit betreft een langjarig opgave waarbij uitvoering van dit plan zorgt dat de gemeente in staat is om na 2025 scherpere en beter onderbouwde beleidskeuzes voor stedelijke logistiek te kunnen maken, binnen de doelstellingen van 'Amsterdam maakt ruimte'.

De 3 subdoelen zijn:

1. De logistieke sector – ontvangers, verladers en transportondernemers – weet wat er van hen wordt verwacht qua gemeentelijke regels, is in staat zich eraan te houden en doet dit ook.
2. De gemeente is in staat om actief, bewust en eenduidig te sturen op stadslogistiek.
3. Essentiële en innovatieve kennis is effectief opgehaald en toegepast.

### 2.2 Gezamenlijke verantwoordelijkheid

Er zijn verschillende afdelingen en programma's binnen de gemeente die werken aan delen van de ambitie en de doelen. Hun gezamenlijke bijdrage is randvoorwaardelijk voor het halen van de doelen in dit plan. Daarbij is vooral belangrijk te beseffen dat logistieke knelpunten zich vaak manifesteren in problemen in de mobiliteit en het gebruik van de openbare ruimte. Oplossingen zoals hubs en goede inrichting voor logistiek helpen een deel van de problemen te voorkomen, maar liggen vaak meer in het ruimtelijke domein. Het gaat onder meer om de volgende afdelingen en programma's:

- **Ruimte & Duurzaamheid, Economische Zaken en Grond & Ontwikkeling** zijn belangrijke partijen in het bij voorbaat goed inrichten van de stad waar het gaat om ruimtelijke inpassing van logistiek.



Logistiek in  
Amsterdam gebeurt  
binnen passende  
ruimte en tijd en met  
minimale voetafdruk.

- **Team Uitstootvrije Mobiliteit (TUM)** werkt aan verbetering van de luchtkwaliteit door al het verkeer uitstootvrij te maken. Voor logistiek door de invoering van de uitstootvrije zone voor bestel- en vrachtverkeer per 2025 (met overloopregeling tot uiterlijk 2030). Ook werkt dit team aan de belangrijke randvoorwaarden: laadinfrastructuur voor logistiek en netcapaciteit op bedrijfsterreinen die daarvoor nodig is.
- Het **Programma Verkeersveiligheid** streeft naar nul verkeersdoden in 2050. Onderdeel van hun aanpak is gericht op logistiek verkeer, zoals het aanpakken van blackspots, de verkleining dode hoek (Direct Vision) en het verbeteren verkeersgedrag van fietsbezorgers.
- Afdelingen als **Afval & Grondstoffen, Schoon, Groen, Infra & Civiel, Sport & Bos**, zijn door de aard van hun werk onderdeel van de stedelijke logistiek in Amsterdam. Ook zij moeten met hun wagenpark voldoen aan de (gemeentelijke) eisen en zo mogelijk voorop lopen om als voorbeeld voor de rest van de sector te dienen.
- Afdelingen en programma's als **Green Office, Programma Bruggen en Kademuren (PBK) en het Ingenieursbureau (IB), Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR), Grond & Ontwikkeling (G&O)** zijn inkoper



---

Het Programma Stedelijke Logistiek is opgezet om vanuit het perspectief van de logistieke opgave en de logistieke doelgroepen meer samenhang te brengen.

of opdrachtgever voor producten of diensten/werken met een (bouw) logistieke component. Daarbij worden steeds meer eisen gesteld aan duurzaamheid en efficiënte leveringen.

- **Programma Varen** heeft in Nota Varen Deel 2 en het Werkplan Transport over Water als één van de belangrijke uitgangspunten en doelstelling staan: het mogelijk maken en stimuleren van transport (van goederen) over water. Daarbij is mobiliteitsregie op het water een belangrijk speerpunt. Verschillende partijen spelen binnen de gemeente een rol in de keten van ontheffingverlening en handhaving: Dienstverlening, THOR, Stadswerken en V&OR en de stadsdelen.
- **Transitieteam Digitale Regie Openbare Ruimte (TDRO)** verkent de potentie van digitale instrumenten die bijdragen aan de regievoering op de openbare ruimte. Deze verkenning, die overgaat in daadwerkelijke ontwikkeling van oplossingen, biedt mogelijk kansen voor het creëren van passende ruimte voor logistiek.

Opvallend in de logistieke opgave is dat alle partijen maar een klein stukje van de keten oppakken. Daar heeft het bedrijfsleven last van. Bedrijven kunnen zich hierdoor minder goed aan de eisen houden die aan hen worden gesteld. Het Programma Stedelijke Logistiek is dan ook opgezet om vanuit het perspectief van de logistieke opgave en de logistieke doelgroepen meer samenhang te brengen. Het heeft als belangrijkste taak het (intern en extern) aanjagen en ondersteunen van de systeemverandering naar een schoner, veiliger, (vooral in het centrum) lichter en efficiënter logistiek systeem. Het programmateam heeft daarbij diverse gemeentebrede rollen:

- Samenhang brengen in het stakeholdermanagement en (externe) communicatie zodat de integraliteit van communicatieboodschappen wordt bewaakt en de logistieke sector weet waar het aan toe is.
- Zorgen voor integrale monitoring over de doelen, waaronder ook deels de rapportage over indicatoren van andere programma's om overzicht te kunnen geven van hoe het gaat met de logistieke opgave. De meerwaarde ten opzichte van de rapportages vanuit de individuele afdelingen en programma's zit in de dwarsverbanden met de andere indicatoren die logistiek betreffen.
- Agenderen en eventueel bestuurlijk maken van tegenstrijdigheden, conflicten en dilemma's in de verschillende beleidsstukken én in de uitvoering. Hierbij wordt uiteraard samen opgetrokken met de betrokken afdelingen.
- Adviseren over nieuw beleid en uitvoering daarvan, daar waar het impact heeft op de logistiek. Denk aan verkeerscirculatiemaatregelen als knips, van 50 naar 30 km/uur en gewichtsbepalingen vanwege de staat van bruggen en kademuuren.
- Adviseren over de inrichting van de openbare ruimte voor logistiek en (belangen)afwegingen die daarbij gemaakt moeten worden.
- Ondersteunen (met kennis en netwerk) van andere gemeentelijke onderdelen en zorgen dat de logistieke opgave zoveel mogelijk landt in structurele taken en routinewerk.

Ten slotte pakt programmateam Stedelijke Logistiek zelf een aantal maatregelen op. Omdat de doelen 'schoon' en 'verkeersveilig' al door andere gemeentelijke organisatie-onderdelen zijn opgepakt en uitgewerkt, werkt programma Stedelijke Logistiek relatief veel aan de doelen 'efficiënt' en 'licht'.

## 2.3 Programma Stedelijke Logistiek

De verschillende logistieke segmenten kennen elk heel verschillende uitdagingen en vragen elk een andere benadering. Zoals in de Logistieke strategie staat geschreven, krijgen bouwlogistiek (vanwege omvang en bijzondere karakter) en horecalogistiek (vanwege omvang en dynamiek) de meeste prioriteit. Dat komt terug in (de beschrijving van) de activiteiten en maatregelen die onder de pijlers vallen. Zo gaat het bij logistieke hubs voornamelijk over hubs die gericht zijn op bouw of horeca.

De activiteiten en maatregelen voor het programmateam Stedelijke Logistiek zijn onderverdeeld in zeven pijlers. De eerste drie pijlers zijn het meest logistiekinhoudelijk van aard en de vierde en de vijfde pijler zijn vooral randvoorwaardelijk en ondersteunend. Dat zijn de laatste twee pijlers ook, maar deze zijn nog meer gemeentebreed gericht op samenhang en integraliteit.



1. **Gebiedsgerichte advisering:** gericht op zo efficiënt mogelijk passende logistieke ruimte te creëren in de bestaande en de nieuwe stad. Hierbij hoort dat deze adviesrol steeds wordt overgedragen naar structurele werkzaamheden en routinewerk van verschillende gemeentelijke afdelingen.



2. **Logistieke hubs:** om het gebruik van deze logistieke effectieve en efficiënte oplossing (want bundeling/vollere (uitstootvrije) vrachtvoertuigen de stad in) mogelijk te maken/te bevorderen.



3. **Transport over water:** gericht op het gebruik van effectieve en efficiënte logistieke oplossing (want minder vrachtvoertuigen op de weg) mogelijk te maken/te bevorderen.



4. **Data, informatie en kennis verzamelen:** om betere beslissingen te kunnen nemen op basis van feitelijke informatie én om de markt te bedienen met data zodat zij hun logistiek schoner, veiliger, lichter en efficiënter kunnen organiseren en kennis vast te leggen voor gebruik op een ander moment en door anderen'.



5. **Sturinginstrumenten optimaliseren:** om logistiek beleid aan te passen of in te stellen (en goed uit te voeren) wat de logistiek schoner, veiliger, lichter, efficiënter maakt.



6. **Samenwerken & contact organiseren:** om met de relevante partijen in de logistieke ketens samen te werken en om één integraal verhaal te houden.



7. **Monitoring:** om de effecten van beleid, maatregelen en sturingsinstrumenten te kunnen analyseren, de voortgang te bewaken, te leren en te kunnen rapporteren over de resultaten en de mogelijke knelpunten.









3





# Maatregelen en activiteiten per programmapijler

Hieronder staat per programmapijler opgesomd wat nu voorzien is aan activiteiten en maatregelen. Deze zullen regelmatig worden herijkt en veranderen daardoor mogelijk door de jaren heen.



## 3.1 Gebiedsgerichte advisering

*Omschrijving programmapijler:*

Een deel van het werk van het programmateam Stedelijke Logistiek bestaat uit gebiedsgerichte advisering en een gerichte aanpak in de belangrijkste gebieden. Hiermee heeft het team de meest directe invloed op hoe er vanuit de gemeente Amsterdam op logistiek wordt gestuurd. Dit geldt voor knelpunten in de bestaande stad waar de logistieke druk te groot is, maar ook in de nieuwe stad waarin nog kansen bestaan om de logistieke ruimte vooraf beter in te richten om problemen in de toekomst te voorkomen. Bovendien liggen in de gebiedsontwikkeling de grootste kansen om ruimte voor hubs en betere tijdelijke en permanente op- en overslaglocaties en bevoorradingslocaties te vinden. Daarmee kunnen andere delen van de stad wellicht worden ontzien. Niet altijd populair op buurniveau, maar wel essentieel voor de stad als geheel.



De logistieke druk verschilt per stedelijk deelgebied, als gevolg van specifieke gebiedsgerichte opgaven, de stedelijke structuur, de aan- en afwezigheid van (vaar)wegen, de hoeveelheid en de aard van functies en bestemmingen en de dichtheid van bebouwing. Maatwerk blijft altijd nodig en er wordt daarvoor een structuur geboden om dat te kunnen blijven leveren. Tegelijkertijd wordt er gezocht naar manieren om meer generieke instrumenten op te leveren om soortgelijke situaties gelijk aan te pakken en een lerend effect te stimuleren. Hierdoor kan de afhankelijkheid van de kennis van het programmteam Stedelijke Logistiek op termijn minder worden. Vanwege de stapeling van (logistieke) uitdagingen zijn de Wallen en de Pijp gebieden die prioriteit krijgen. Beschikbare capaciteit bepaalt in hoeverre in andere gebieden advies kan worden gegeven.

*Maatregelen gebiedsgerichte advisering:*

1. Inzet van **logistiek adviseurs**. Het gaat hierbij om adviezen:
  - a. bij grotere herinrichtingen en gebiedsontwikkeling;
  - b. bij bestaande logistieke knelpunten. Bijvoorbeeld in gebieden die als gevolg van de afsluiting van bruggen en kademuren voor een langere periode minder goed bereikbaar zijn;
  - c. over het effect van eventuele verkeerscirculatiemaatregelen bijvoorbeeld als gevolg van de aanpak bruggen en kademuren, eventuele knips of autoluwe wijken;
  - d. waarbij sprake is van een knelpunt waar meer substantieel werk in gaat zitten, maar dat wel wordt geprioriteerd. Hier moet een apart project van worden gemaakt, waarbij per project gekeken moet worden in hoeverre daar budget en/of capaciteit voor is. Dit hangt ook af van de mate waarin extern budget beschikbaar is;
  - e. om ruimtebehoefte en ruimteaanbod bij elkaar te brengen. Ook kansen op het gebied van dubbelgebruik van ruimte kunnen hier worden benut;
  - f. om samenwerking tussen partijen m.b.t. de bevoorrading te stimuleren en concrete projecten en pilots op te starten.
2. **Gerichte logistieke aanpak van de gebieden met de hoogste druk**, te weten de Wallen en de Pijp. Per gebied wordt een projectleider aangewezen die de aanpak opstelt, coördineert en actief stuurt op de uitvoering ervan. Er wordt daarbij gezocht naar de meest logische samenwerkingsverbanden en al bestaande activiteiten en rollen. Onderdelen van de aanpak: een logistieke analyse van het gebied, bepalen welke specifieke maatregelen getroffen kunnen worden en welke actieve bijdrage aan het uitvoeren van maatregelen kan worden geleverd.
3. Het uitvoeren van **onderzoek en pilots**:
  - a. Onderzoek Zuidas: kansen voor efficiënte en duurzame bevoorrading van kantoren bij nieuwbouw of verbouw.
  - b. Onderzoek Universiteitskwartier. welk deel van de bevoorrading van de UvA kan na de verbouwing via het water en hoeveel voertuigkilometers kunnen worden vermeden?
  - c. Onderzoek Arena Poort West: wat is de impact van de bevoorrading van bouwmaterialen voor de geplande bouwwerken op het omringende wegennetwerk en de bereikbaarheid van het gebied?

---

Vanwege de stapeling van (logistieke) uitdagingen zijn de Wallen, de Westelijke Grachtengordel en de Pijp gebieden waar prioriteit aan wordt gegeven.



## 3.2 Logistieke hubs

### *Omschrijving programmapijler:*

Logistieke hubs zijn plekken waar goederen overgeslagen kunnen worden van grote naar kleinere uitstootvrije voer- en vaartuigen en goederen kunnen worden gebundeld. Ze zijn voor veel logistieke stromen noodzakelijk om passende ruimte te geven aan een stedelijk logistiek systeem met zo min mogelijk negatieve maatschappelijke effecten. De locatie van deze hubs is bepalend voor het welslagen van het nieuwe systeem. Draagvlak, duurzaamheid, leefbaarheid en de betaalbaarheid hangen sterk af van de juiste hub op de juiste plek. Hubs voor verschillende logistieke stromen zijn niet altijd goed te combineren. Zo stellen bouw en horeca andere eisen aan hubs waar het gaat om omvang, inrichting en mate van tijdelijkheid.

Locaties voor logistieke hubs zijn van groot belang om de stad duurzaam en efficiënt te kunnen belevaren. Daarvoor kunnen huidige bedrijventerreinen en locaties waar logistiek wordt georganiseerd, worden aangepast en/of uitgebreid. Ook zijn er nieuwe locaties nodig. Hubs moeten dichtbij of in de stad liggen en/of deels aan het water, bijvoorbeeld zodat de Licht Elektrische Voertuigen (LEV's) geen lange afstanden hoeven af te leggen om de stad in te komen of van waaruit de stad met uitstootvrije vaartuigen kan worden bevoorrad.

Logistieke partijen zoeken al naar manieren om schoner, lichter, veiliger en slimmer te werken en daarmee de overlast voor de stad te verminderen. Voor een gezonde bedrijfsvoering moet het leveringsproces wel rendabel en dus betaalbaar blijven. Dit leidt tot ontwikkelingen in de logistieke sector en in de vastgoedsector, die zonder gemeentelijke regie niet vanzelfsprekend positief uitwerken voor de stad.

Er is dus sprake van een autonome bedrijfsmatige ontwikkeling. Om een schaa sprong te krijgen in de gewenste mobiliteitstransitie, is het nodig dat de gemeente een sterkere regisserende rol op logistieke hubs inneemt. Bijvoorbeeld om de toegang van de stad voor alle ondernemers te waarborgen, om eisen te stellen, om overlast rondom logistieke hubs tegen te gaan en om te voorkomen dat logistiek op sommige plekken onbetaalbaar



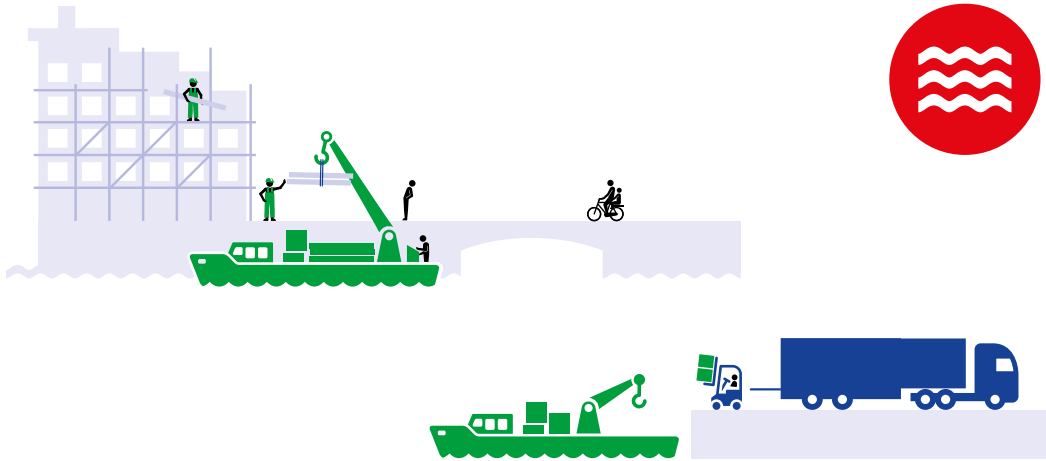
wordt. Ook is het van belang dat de gemeente bij gebiedsontwikkeling voldoende ruimte reserveert om de markt hubs te kunnen laten ontwikkelen. Dat kan tijdelijk zijn in verband met de bouwproductie in een gebied of structureel voor de stedelijke bevoorrading. Hierbij speelt het programmteam Stedelijke Logistiek een ondersteunende, adviserende en aanjagende rol, maar is een hoofdrol weggelegd voor partijen in het ruimtelijke domein, zoals Ruimte & Duurzaamheid (R&D), Grond & Ontwikkeling (G&O), en natuurlijk Economische Zaken (EZ).



Verschillende logistieke stromen (zoals bouw, horeca, facilitair), stellen specifieke eisen aan hubs binnen het (vaar)wegennetwerk. In 2022 is door het Programma Hubs in samenwerking met logistieke partijen en de gemeentelijke partners een ruimtelijke verkenning gedaan naar mogelijke strategische locaties voor hubs. Hieruit is een aantal voorkeurslocaties naar voren gekomen. Op veel van deze voorkeurslocaties vindt gebiedsontwikkeling plaats en/of is in de toekomst een andere functie gepland. Er rusten verschillende ruimteclaims op elke locatie en sommige gebieden liggen in de toekomstige uitstootvrije zone. Dit vraagt om verdere uitwerking en nauwe samenwerking door diverse gemeentelijke onderdelen waaronder G&O, R&D en EZ. Daarbij is het van belang dat de logistieke functie goed meegewogen wordt bij keuzes in de gebiedsontwikkeling en verder wordt uitgewerkt in stedenbouwkundige inrichtingsplannen.

*Maatregelen logistieke hubs:*

- 4. Samen met andere afdelingen, bedrijfsleven, kennisinstellingen en andere overheden** invulling geven aan de Ruimtelijke strategie logistieke hubs. Dit kan bijvoorbeeld leiden tot bestuurlijke voorstellen voor ruimtelijke reserveringen, afspraken met omliggende gemeenten en/of aanvullende normen/kaders om logistiek beter mee te nemen in de gebiedsontwikkeling/transformatie. Locaties aan het water krijgen hierbij prioriteit, gezien de schaarste en de noodzaak om logistiek over water te stimuleren. Dit als onderdeel van een gemeentebrede ruimtelijke uitwerking van wat er nodig is om logistiek goed in te passen in de stad en welke keuzes (financieel en ruimtelijk) daarbij horen.
- 5. Adviseren** over de ontwikkeling van verschillende hubs bij beleidsvisies, omgevingsplannen en stedenbouwkundige inrichtingsplannen. Bij de ontwikkeling van privaat eigendom waar mogelijk voorwaarden stellen aan gebruik logistieke ruimte. Adviseren (intern) van stedelijke projecten met vragen over logistieke hubstoepassingen.
- 6. Opstellen van een overzichtskaart van bestaande en geplande logistieke hubs.** We werken samen met de Vervoerregio Amsterdam (VRA) om nader onderzoek te doen naar toekomstige ruimtebehoefte van verschillende logistieke segmenten.
- 7. Opstellen van een leidraad voor logistieke stadshubs** voor de bevoorrading van de uitstootvrije zone. Het gaat onder meer om wensen van en eisen aan gebruikers, functies en voertuigen. Het betrekken van alle relevante stakeholders is een belangrijke voorwaarde om tot een goed gedragen plan te komen.
- 8. Uitvoeren van onderzoek en pilots:**
  - a. Onderzoek naar de haalbaarheid van een (bouw) logistieke hub op het Zeeburgereiland.
  - b. Deelnemen aan meerjarige onderzoeksprojecten met de Hogeschool van Amsterdam (HvA), zoals Cilolab 2, RAAK mkb *Duurzame buurtlogistiek: kansen voor hubs?* en Interreg Project MoLo hubs.



### 3.3 Transport over water

#### *Omschrijving programmapijler:*

Transport is een belangrijke component van logistiek. Een groot deel hiervan gaat nu nog over de weg, maar de waterwegen worden nog onvoldoende benut. Het stimuleren van transport over water is een belangrijk instrument in de transitie naar passende ruimte en tijd voor logistiek. Immers, een beter samenspel tussen weg en water zorgt voor meer ruimte én een kleinere voetafdruk voor logistiek. In een volle stad als Amsterdam is transport over water altijd maatwerk. We hebben veel te leren en te onderzoeken. Transport over water is in de praktijk heel complex omdat het afhankelijk is van zoveel verschillende factoren. Beschikbare ruimte voor bijvoorbeeld overslaglocaties van weg naar water, maar ook de instrumenten van de gemeente, de vraag van de markt en de precieze werking van transport over water is nog onvoldoende in beeld. Er is daarom een bredere logistieke focus nodig voor transport over water, die past bij de verwachtingen die in deze fase realistisch zijn. Het is nodig om het belang van water in de stadsbrede logistieke opgave te bepalen en meer inzicht te krijgen in de instrumenten die inzetbaar zijn om transport over water te *stimuleren*, de mogelijkheden om het te *reguleren* en het rendement ervan te bepalen. We willen graag weten in welke situatie welke combinatie van regulering en stimulering het beste werkt. Transport over water vergt in de huidige situatie voor veel logistieke stromen zoveel aanpassingen en maatwerk om de businesscase concurrerend te krijgen. Bij locaties aan het water ligt transport over het water soms voor de hand. Het wordt dan ook steeds vaker voorgeschreven bij gemeentelijke projecten die aan het water liggen. Transport over water biedt een aantal belangrijke voordelen voor de leefbaarheid in de stad. Het bespaart bewegingen over de weg, belasting van kwetsbare infrastructuur en uitstoot. Om het weg- en het wateralternatief goed met elkaar te vergelijken en de kosten en baten in de tijd te kunnen verdisconteren, is een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) een goed instrument. De hieronder genoemde maatregelen die we nemen op het gebied van transport over water vormen bouwstenen voor deze MKBA. Met deze analyse gaan wij het belang van het water voor de stadsbrede logistieke opgave in de stad expliciteren en wordt duidelijk welke instrumenten inzetbaar en nodig zijn en wat het rendement daarvan is. De programma's Varen en Logistiek pakken deze opgave samen op, waarbij goed rekening wordt gehouden met de rol van Varen als mobiliteitsregisseur op het water.

*Maatregelen transport over water:*

**9. Samen met de markt in kaart brengen van de logistieke vraag/behoefte op het water.** Welke logistieke stromen kunnen we onderscheiden? Over welke omvang hebben we het? Wat kunnen we leren van eerdere ervaringen, zoals Amsterdam Vaart? Met welke stromen moeten we beginnen? Wat is het groeipad? Dit drukken we uit in zowel wat we van de weg kunnen halen (voertuigen, bewegingen, uitstoot) als wat we naar het water kunnen brengen (vaartuigen, bewegingen, uitstoot). Barrières die de markt op dit moment belemmeren om transport van weg naar water te brengen zijn ook onderdeel van deze inventarisatie.

**10. In kaart brengen van waar en hoeveel ruimte op het water er is voor logistieke activiteiten,** door:

- a. In kaart te brengen wat de **potentiële ruimte voor transport over water** is, bijvoorbeeld via de Digitale Gracht.
- b. Nader onderzoek te doen naar **de technische haalbaarheid van emissieloos Varen**.
- c. Het opstellen van een **afwegingkader weg en water**.
- d. Het verrijken van de Urban Strategy Tool, die het mogelijk maakt om verkeer- en vervoersvraagstukken snel te kunnen doorrekenen, met een **vaarmodule**.
- e. Een **geluidsonderzoek** om vast te kunnen stellen wat de kansen zijn voor dagranddistributie.

**11. Het opstellen van een businesscase/afwegingskader voor weg- en watertransport.** Zo krijgen we meer grip op de instrumenten die de stad kan benutten om transport over water concurrerend te laten zijn met transport over de weg. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan de eisen die de gemeente stelt in BLVC-kaders bij bouwprojecten. Daarnaast benoemen we de effecten van transport over water op de leefbaarheid in de stad en kwantificeren die waar mogelijk. Denk aan het aantal te besparen bewegingen, (te) zware voertuigen en uitstoot.

**12. Het uitvoeren van pilots en experimenten met transport over water.**

Hieronder staan de mogelijkheden die we op dit moment onderzoeken. Voortschrijdend inzicht kan ervoor zorgen dat er locaties afvallen of dat nieuwe locaties kansrijk(er) blijken.

- a. We werken samen met stadsdeel Centrum aan de pilot horeca-bevoorrading Nieuwmarkt.
- b. We brengen in kaart wat de potentiële logistieke vraag is van partijen op het Foodcenter, zodat we een onderbouwde claim kunnen doen voor transport over water in het Marktkwartier.
- c. We brengen in kaart wat de potentie van transport over water is voor de bevoorrading van het Universiteitskwartier na de verbouwing in samenwerking met de projectgroep en de UvA.
- d. Samen met de markt onderzoeken we wat de mogelijkheden zijn voor strategisch gelegen locaties met laad- losbestemming verspreid over de stad.
- e. In het project Havenstraat wordt gestuurd op het verminderen van voertuigkilometers en wordt gekeken in hoeverre transport over water een geschikte optie is voor bouwlogistiek ten behoeve van de toekomstige nieuwbouw.

---

We brengen samen met de markt de logistieke vraag/behoefte op het water in kaart.



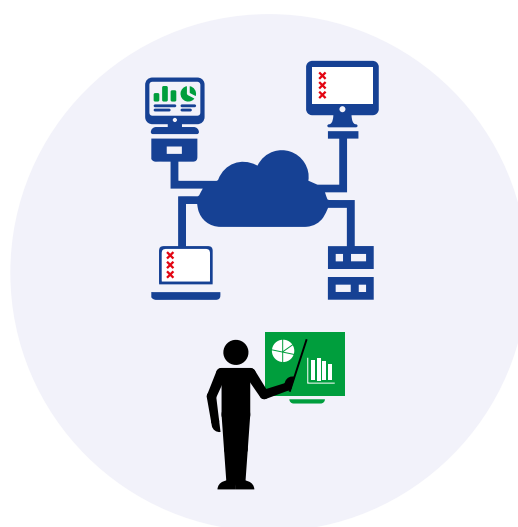
### 3.4 Data, informatie en kennis verzamelen

*Omschrijving programmapijler:*

Het opdoen van kennis en het verzamelen en ontsluiten van kwalitatief goede data en informatie om beter te kunnen sturen op een goede inpassing van logistiek in de openbare ruimte, zijn belangrijke taken voor het programmateam Stedelijke Logistiek. Goede data, informatie en kennis is voor iedereen van belang: voor de ondernemer, planner, chauffeur en de klant, maar ook voor het ontwikkelen van goed beleid, het plannen van laainfrastructuur, hubs en loswallen, het op waarde kunnen schatten van kansen of knelpunten, het kunnen treffen van doelgerichte maatregelen of voor actueel inzicht in de voetafdruk van de logistiek.

*Maatregelen data, informatie en kennis:*

13. Het ontwikkelen en up-to-date houden van **logistieke kengetallen en normen** (bijvoorbeeld het gemiddeld aantal leveringen per dag per functie) (bijvoorbeeld het benodigd aantal laad- en losplekken bij gebiedsontwikkeling en transformatie). Deze ontwikkeling is in samenwerking met partners zoals het team Digitale Regie op de Openbare ruimte (gemeente Amsterdam), kennisplatform CROW, andere gemeenten en de HVA.



14. **Samenstellen van een toolbox logistiek.** Met de instrumenten uit die toolbox kunnen bijvoorbeeld stadsdelen, ontwikkelaars, verkeerskundigen en ontwerpers zorgen dat logistiek passende ruimte krijgt (goed ingepast in de openbare ruimte zodat overlast en hinder verminderd worden) en dat logistieke knelpunten eenduidiger worden opgepakt. Te ontwikkelen instrumenten zijn bijvoorbeeld:

Inzicht in de binnenstedelijke logistiek is essentieel om kansen en knelpunten op waarde te kunnen schatten en om doelgerichte maatregelen te kunnen treffen.

- a. Interactieve kaarten (bijvoorbeeld de kaarten op maps.amsterdam) voor het ontsluiten van gebied specifieke informatie, zoals informatie over infrastructuur (bijvoorbeeld laad- en losplekken), panden (bijvoorbeeld functies), regels (bijvoorbeeld Zone zwaar verkeer) en logistiek (bijvoorbeeld aantal leveringen). Deze informatie stelt de organisatie in staat om betere beslissingen te nemen en zo passende ruimte voor logistiek te creëren. Met eerste toepassingsgebieden: Wallen, Westelijke Grachtengordel en de Pijp.
- b. Gebiedsgerichte aanpak logistieke knelpunten. De eerder ontwikkelde bereikbaarheidsscan-tool vormt hiervoor de basis.
- c. Amsterdamse vertaling van de handreiking gebiedsontwikkeling en logistiek Amsterdam die in opdracht van Topsector Logistiek en CROW wordt opgesteld.
- d. Handreiking venstertijden, voor de stadsdelen en gebiedsadviseurs. Hierin staat omschreven welke afwegingen een rol spelen bij beslissingen over het instellen en/of aanpassen van venstertijden.
- e. Overzicht van maatregelen die kansrijk zijn om hinder van kleine renovatieprojecten in woonwijken te beperken (bouwdynamiek). Voor de meest kansrijke maatregelen, zoals het toevoegen van voorwaarden voor het verkrijgen van een TVM-vergunning, wordt de haalbaarheid verkend en waar mogelijk overgegaan tot implementatie.
- f. Voorspellingsmodel bouwlogistiek: een digitale tool die het aantal te verwachten voertuigbewegingen ten behoeve van bouw- en infraprojecten uiteenzet in de tijd en locatie (routes).

**15. Uitvoeren van onderzoeken** naar de werking en verbetering van stedelijke logistiek.

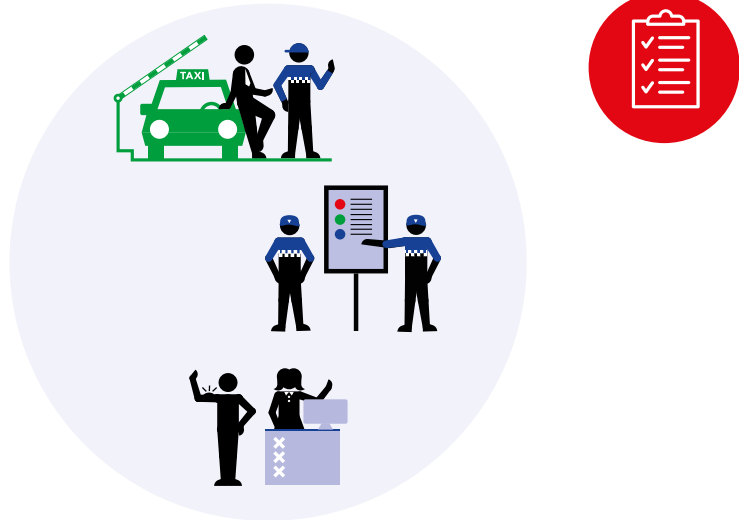
- a. Poortonderzoeken bij 20 multi tenant kantoren in samenwerking met GBC NL en Bundel.it. Doel is inzicht verkrijgen in het huidige bevoorradingsprofiel (wat wordt wanneer bezorgd) én in het bevoorradingsprofiel tijdens het gebruik van de app van Bundel.it.
- b. Onderzoek doen naar de kansen en toepassingsmogelijkheden om middels het gebruik van data (inzicht) en digitale tools (sturen) beter regie te kunnen voeren op het gebruik van de openbare ruimte door logistiek, o.a. door tools als stremmingenkaart, digitale gracht, 'control towers' en de Urban Strategy Tool.
- c. Onderzoek naar de verwachte logistieke ontwikkeling richting 2030 en 2050 van de verschillende logistieke segmenten. Hierbij houden we rekening met de groei van de stad, grote opgave herstel bruggen en kademuren en andere stedelijke en logistieke ontwikkelingen. Inclusief scenario's van de ontwikkeling bij inzet logistieke hubs en/of transport over water.

**16. Kennisborging bij pilots en onderzoeken**, ook van de andere pijlers. Resultaten en context van pilots en onderzoeken systematisch monitoren, verzamelen, analyseren en evalueren. De evaluaties worden gebruikt om te leren, te rapporteren en om schaalbaarheid vast te stellen. De resultaten zijn input voor de 'toolbox logistiek', zie maatregel 14.

## 3.5 Sturingsinstrumenten optimaliseren

*Omschrijving programmapijler:*

De gemeente heeft verschillende mogelijkheden om te sturen op logistieke stromen en het gebruik van de openbare ruimte.



**Reguleren:** het stellen en handhaven van regels zoals bijvoorbeeld de Zone zwaar verkeer, de uitstootvrije zone, venstertijden, vrachtwagenverboden, et cetera. Dit zijn regels die de leefbaarheid en de veiligheid in de stad bevorderen. Door dergelijke maatregelen in te zetten worden kansen als hubs en transport over water extra gestimuleerd.

**Faciliteren:** het in staat stellen van bewoners, ondernemers en bezoekers waardoor zij aan de regels kunnen voldoen. Bijvoorbeeld door middel van een klantvriendelijk ingericht proces bij ontheffing- en vergunningverlening of geschikte voorzieningen om de benodigde werkzaamheden veilig en met minimale impact te kunnen doen. Denk daarbij aan laad- en losplekken, laadinfrastructuur en ook toegankelijke informatie over de regels en de voorzieningen, zowel op straat als digitaal.

**Stimuleren:** de gemeente kan partijen stimuleren om het gewenste gedrag, de transitie naar logistiek met minder impact, te realiseren. Daarbij kan het gaan om (rijks)subsidies of privileges voor uitstootvrije voertuigen zoals afwijkende venstertijden en het bieden van ruimte voor pilots en experimenten.

**Opdrachtgeverschap:** de meest directe manier van sturing kan de gemeente vanuit haar opdrachtgevende en toetsende rol uitoefenen door middel van het goed doorvertalen van beleidsdoelstellingen in gemeentelijke instrumenten zoals aanbestedingen, samenwerkingsovereenkomsten (SOK) contracten, Plaberum, Programmeerslang en BLVCKader. Hierdoor weten bedrijven en ondernemers al vroegtijdig wat de regels zijn, waar ze aan moeten voldoen en dat bij de gunning van projecten en opdrachten daar ook op wordt getoetst.

---

Logistiek is als  
relatief nieuw  
beleidsonderwerp  
nog onvoldoende  
ingebed in de  
kernprocessen  
van overheids-  
organisaties.



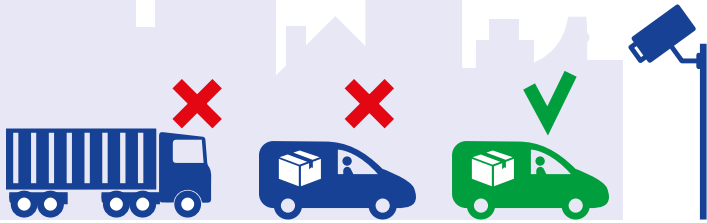


Bij de ontwikkeling van beleid dat impact heeft op logistiek, adviseren we over en bewaken we de integraliteit zodat eventuele tegenstrijdigheden worden benoemd en daar (bestuurlijke) keuzes op gemaakt kunnen worden. We weten dat de introductie van de uitstootvrije zone vanaf 2025 veruit de grootste impact heeft op de logistieke sector. We werken daarom intensief samen met Team Uitstootvrije Mobiliteit (TUM) en andere organisatieonderdelen die werken aan nieuw beleid. We nemen daarbij geen taken over. Het gaat om intern aanjagen, agenderen, faciliteren en in samenhang naar buiten communiceren.

Logistiek is als relatief nieuw beleidsonderwerp nog onvoldoende ingebed in de kernprocessen van overheidsorganisaties, zo ook binnen de gemeente Amsterdam. Programma Stedelijke Logistiek verricht of ontwikkelt nu een aantal 'routinetaken' die de komende jaren in de lijnorganisatie moet gaan opnemen. Denk aan logistieke inpassing bij gebiedsontwikkeling en lokale knelpunten, de beweging naar meer autoluwe wijken waarin logistiek voortgang moet krijgen, maar ook in de ontheffing- en vergunningverlening en handhaving. Tegelijk is er al een mooie start gemaakt met het opstellen van een binnengemeentelijke aanpak bouwlogistiek en het identificeren van mogelijke nieuwe verbeterpunten in de ontheffings- en handavingsketen na invoering van de Zone zwaar verkeer.

*Maatregelen sturingsinstrumenten:*

Gezamenlijk formuleren wat er nodig is om in het ruimtelijk en economisch domein te sturen op logistiek. Dat betekent samen met EZ, R&D, G&O, Varen en V&OR op een rij zetten waar logistiek als potentiële ruimteclaim zou moeten worden meegenomen in bijvoorbeeld gebiedsontwikkeling en ruimtelijke inpassing bij herinrichting of knelpunten in de bestaande stad.



**17. Het helpen verbeteren van de logistieke vergunnings- en handhavingsketen.**

Er zijn regels voor de toegang tot de stad, zone of straat en voor het toegestane gewicht en uitstootklasse van voer- en vaartuigen. Er zijn ook regels voor het (rij)gedrag van chauffeurs, schippers en fietskoeriers. Met het aanscherpen en beter inrichten van de Zone zwaar verkeer is hier veel kennis over vergaard en is steeds duidelijker geworden waar de logistieke sector allemaal tegenaan loopt. We stimuleren dan ook dat de regels en procedures zo goed mogelijk worden ingericht, bijvoorbeeld in het dienstverleningstraject en de handhaving.

**18. Helpen bij het verbeteren en efficiënter maken van de ontheffings- en handhavingsketen Zone zwaar verkeer.**

Er zijn nog enkele verbeteracties en kansen:

- a. Pilot culturele sector zone zwaar verkeer. Culturele instellingen hebben in 2021 meegedaan aan een pilot met een afwijkend aanvraagproces waarin zij zelf garant staan voor hun leveranciers. Op basis van evaluatie moet bepaald worden of deze pilot structureel wordt voortgezet.
- b. Pilot beeldherkenning om zware bouwcontainers op kwetsbare kades te identificeren.
- c. Onderzoek naar de haalbaarheid van weegstrips in het wegdek zodat het precieze gewicht kan worden gemeten.
- d. Samen met THOR (Toezicht en Handhaving in de Openbare Ruimte) en Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) wordt onderzocht hoe handhaving structureel te organiseren. Nu wordt handhaving nog vanuit het programma ingezet.
- e. Contact met bedrijven in de ontheffingsaanvraag; het wordt de ondernemer niet makkelijk gemaakt zich aan de regels te houden. Vooral de ontheffings- en vergunningsaanvraag kan heel ingewikkeld zijn en is zeer versnipperd georganiseerd. De Stadsloketten zijn weliswaar de front office, maar kunnen gecombineerde vragen vaak niet goed beantwoorden. Deze landen nu nog veel bij Programma Stedelijke Logistiek en zullen moeten worden overgedragen aan de lijn van o.a. V&OR, Dienstverlening en THOR.

**19. Doorontwikkelen van de bereikbaarheidskaart** (bereikbaarheid.

amsterdam.nl) en de laad- en loskaart zodat de regels en eisen aan voertuigen duidelijk zijn. Daarnaast onderzoeken we wat er voor nodig is om de keten van verkeersbesluiten en -borden strakker te krijgen zodat de kwaliteit van data verbetert en deze goed wordt beheerd.

**20. Adviseren bij ontwikkeling nieuw logistiek beleid of het aanpassen van bestaand beleid** om bepaalde doelstellingen te halen.

Verkennen van de mogelijkheden voor privileges uitstootvrije beleving (verlengde venstertijden, dagrand) samen met R&D.

Belangrijk  
doel van het  
Programma  
Stedelijke  
Logistiek is er  
voor zorgen dat  
de gemeentelijke  
organisatie in  
alle verschillende  
rollen in staat  
wordt gesteld  
te sturen op  
passende ruimte  
voor logistiek.

## 21. Implementeren van logistieke oplossingen en instrumenten.

Belangrijk doel van het Programma Stedelijke Logistiek is ervoor zorgen dat de gemeentelijke organisatie in alle verschillende rollen in de (nabije) toekomst in staat is te sturen op passende ruimte voor logistiek. Hiervoor is nu nog veel kennis en advies nodig van de experts van het programmateam Stedelijke Logistiek. Deze kennis komt waar mogelijk in generieke instrumenten in de toolbox logistiek (maatregel 14), maar dient ook actief te worden geïmplementeerd in de lijn en overgedragen aan collega's. Hiervoor wordt een plan van aanpak gemaakt en uitgevoerd. Hierin wordt gedefinieerd om welke kennis, welke rollen en welke fasering het gaat. Denk hierbij ook aan formele overdracht van rollen en taken (bijvoorbeeld op het gebied van handhaving of advies bij logistieke knelpunten) en aan het opzetten van een lesprogramma Logistiek voor bijvoorbeeld gebiedsmakelaars en omgevingsmanagers.

## 22. Aanjagen van verduurzaming en efficiency van bouwlogistiek over weg en over water, van gebiedsplanning tot en met projectuitvoering.

- a. Faciliteren van de samenwerking van de partijen die binnen de gemeente in de bouwketen werkzaam zijn en de ambtelijke rapportage over de voortgang.
- b. Aanjagen dat gemeentelijke eisen, regels en wensen over bouwlogistiek worden opgenomen in richtinggevende kaders (BLVC) en bij gemeentelijke inkoop en aanbesteding.
- c. Beoordelen huidige gang van zaken, SOK's, ROK's en afsprakenbrief met betrekking tot opnemen bouwlogistieke eisen, ook bij gronduitgifte.
- d. Het opnemen van bouwlogistieke eisen bij de uitvraag van (gemeentelijk) bouwprojecten.
- e. Onderzoeken van de haalbaarheid en de zin van een zogenaamde control tower voor het stroomlijnen van toekomstige bouwlogistieke stromen in samenwerking met Programma Bruggen en Kademuren. In 2023 moet het op basis van de opgedane kennis en ervaring mogelijk zijn om te bepalen of investeringen in control towers voor Amsterdam een positief effect hebben op de bouwlogistiek en of deze werkwijze ook bruikbaar is voor andere logistieke stromen.
- f. Het doen van voorstellen voor aanpassen/verrijken van respectievelijk: (1) Plaberum, (2) PMI, (3) BLVC-kader 2.0., Programmeerslang, (4) Bouwlogistiek relevante vergunningen en (5) Mobiliteitsplan (met (bouw)logistiek).

## 23. Uitvoeren van overige onderzoeken en pilots:

- a. Samen met programma Verkeersveiligheid onderzoeken doen naar de impact van logistiek op verkeersveiligheid en de mogelijkheden om de verkeersveiligheid te vergroten.
- b. Onderzoeken welke mogelijkheden we hebben om te sturen op het eigen wagenpark om de verkeersveiligheid te vergroten. We starten met het analyseren van data over afvalinzameling door afvalwagens rondom scholen tijdens de ochtendspits, samen met Afval & Grondstoffen.
- c. Onderzoek naar kansen en mogelijkheden van sturingsmogelijkheid met substantieel effect (bijvoorbeeld concessieverlening) om de onder druk staande openbare ruimte op sommige plekken te verlichten. Deze optie wordt door ondernemers en branchevertegenwoordigers binnen Logistiek020 aangedragen als enige echte oplossing om tot minder onnodige ritten te komen in overbelaste buurten.



### 3.6 Samenwerken & contact



Stedelijke logistiek raakt veel partijen en stopt niet bij de stadsgrenzen.

Er moet in verschillende vormen worden samengewerkt met al die verschillende partijen. Duidelijke communicatie is daarbij belangrijk.

De transitie naar een schoner, veiliger, lichter en efficiënter logistiek systeem vereist samenwerking van een groot aantal interne en externe (groepen) spelers. Het gaat om gedeeld eigenaarschap van de opgave die voor ons ligt. Als we een verandering teweeg willen brengen gaat dat niet vanzelf. Daarvoor moeten we sturen, communiceren en samenwerken, intern en extern. Met heel veel partijen.

*Omschrijving programmapijler:*

Samenwerking en contact uit zich zowel extern als intern. Het bedrijfsleven vraagt om duidelijkheid over de regels en minder versnippering in de gemeente. Alleen dan kunnen zij echt investeren in nieuwe voer- en vaartuigen en in bedrijfsvoering. Dit vraagt ook betere samenwerking en kennisdeling binnen de gemeente.

Het Programma Stedelijke logistiek geeft sturing aan vernieuwing en verandering van het logistieke systeem door veranderingen helder te definiëren, urgentie te creëren, duidelijk te maken wat er voor nodig is om te veranderen, vast te stellen voor wie de veranderingen (in welke mate) geldt, obstakels weg te nemen, transparant te communiceren, best practices naar voren te schuiven en de veranderresultaten goed te monitoren.

Netwerkvorming is bij veranderingen een belangrijke strategie. Via een steeds uitgebreider netwerk kunnen organisaties van elkaar leren, kennis uitwisselen, elkaar inspireren, gezamenlijk vorm geven aan veranderingen. Ook hierbij geldt dat interne spelers binnen de gemeente Amsterdam net zo belangrijk zijn als externe partijen.

Belangrijke stap was in 2021 al de start van netwerk Logistiek020. Daarin zitten kennisinstellingen en bedrijven die een voorloper- en ambassadeursrol spelen. We willen dit netwerk gedoseerd uitbreiden om uiteindelijk een bredere beweging te creëren die vorm geeft aan de verandering.



Daarnaast ondersteunen we de Commissie Bevoorrading Amsterdam waarin vertegenwoordigers van het bedrijfsleven gevraagd en ongevraagd advies uitbrengen richting het college van B&W. We werken met onze regionale partners samen aan projecten en vraagstukken, zoals Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat en vele anderen.

Binnen de gemeente hebben heel veel partijen een bepalende rol. Denk aan Stadsregie/mobiliteitsregie om integraal te sturen op de programmering, het invoeren van de uitstootvrije zone door R&D, de ruimtelijke inpassing van logistiek in gebiedsontwikkeling door R&D en G&O, het mandaat op het water van Programma Varen. We zijn daarnaast onderdeel van de logistieke sector vanuit bijvoorbeeld Afval & Grondstoffen en Stadswerken en grote opdrachtgever in de (wegen)bouw, maar ook inkoop. Er wordt dan ook gewerkt aan nieuwe samenwerkingsvormen, vooral waar de opgave organisatie- of programma-overstijgend is, bijvoorbeeld bij de aanpak bouwlogistiek en de samenwerking op het gebied van logistieke hubs of transport over water.

*Maatregelen samenwerken en contact:*

**24. Een overkoepelende communicatieaanpak** brengt meer samenhang in de regels en inspireert tot het aanpassen van het gedrag. Middelen die hiervoor worden ingezet zijn [www.logistiek020.nl](http://www.logistiek020.nl), nieuwsbrieven, LinkedIn en events. Jaarlijks wordt een communicatieplan gemaakt. Veel samenwerking vindt plaats met TUM omdat uitstootvrij/elektrisch rijden een heel belangrijk thema is.

**25. Stakeholdermanagement.** Stedelijke logistiek raakt heel veel partijen en stopt niet bij de stadsgrenzen. Er moet in verschillende vormen worden samengewerkt met heel veel verschillende partijen: met brancheorganisaties (zoals TLN, Evofenedex, MKB Amsterdam, KHN etc.), grote logistieke bedrijven, andere overheden en (semi) publieke instanties (Provincie, MRA, etc.), kennisinstellingen





Samenwerken met de gemeente aan een pilot naar de mogelijkheden om de last mile van gekoelde maaltijdboxen met bakfietsen verder te verspreiden.

(HvA, TNO, etc.). Dat gebeurt via Logistiek020, CBA en andere samenwerkingsverbanden. Net zo belangrijk als samenwerken met externe partijen is de samenwerking met veel andere programma's en diverse afdelingen binnen de gemeente. Deze samenwerkingen organiseren en evalueren we en verbeteren we waar nodig. Om het contact tussen externe partijen en de verschillende afdelingen van de gemeente Amsterdam goed te borgen wordt gebruik gemaakt van een CRM-systeem.

Ook internationale kennisdeling hoort hierbij. Zo zit Amsterdam bijvoorbeeld met de G4 in de werkgroep urban freight van expertgroep Sustainable Urban Mobility van de Europese Unie en hebben we stedennetwerken met bijvoorbeeld Berlijn, Parijs, Barcelona.

**26. Organiseren van de samenwerking en kennisdeling** binnen de gemeente. Voorwaarde voor het halen van de doelen in dit plan is dat de gemeente in alle relevante rollen en verantwoordelijkheden bewust gaat sturen op logistiek. Dit gaat nog niet overal vanzelf. Programma Stedelijke logistiek organiseert de samenwerking en eventuele besluitvorming bij dilemma's die nodig zijn om stappen te kunnen zetten. Daarbij speelt ook kennisdeling een belangrijke rol, zodat logistieke kennis en bewustzijn breder worden verspreid. Eerste stap hierin is al gezet met de aanpak Bouwlogistiek waarin partijen samenwerken om te sturen op bouwlogistiek, van ontwerp tot realisatie. Deze aanpak wordt verbreed naar alle ruimtelijke vraagstukken op het gebied van logistiek, zoals hubs, laadinfra en transport over water.



### 3.7 Monitoring, evaluatie en verbeteren

De monitoring van en rapportage over zowel de gemeentebrede als de programmadoelen zijn belangrijke taken van het Programma Logistiek. In een rapportage aan de gemeenteraad wordt een update gegeven over de gemeentebrede logistieke opgave en de logistieke voetafdruk. Eventuele knelpunten in de gemeentelijke organisatie of beleid worden hierin benoemd. Met het inrichten van goede monitoring op verschillende niveaus zijn we beter in staat te evalueren, leren en verbeteren. Dat komt dan ook weer in alle pijlers terug.



**27. Rapportage.** In een jaarlijkse rapportage aan de gemeenteraad rapporteert Programma Logistiek over zowel de gemeentebrede als de programmadoelen. Er wordt een update gegeven over de logistieke opgave en de logistieke voetafdruk welke wordt vertaald naar impactgebieden zoals: luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, kwaliteit van de infrastructuur, hinder en kwaliteit van levering. De impact van knelpunten en kansen bij de ruimtelijke inpassing van logistiek worden hierin benoemd. Denk hierbij bijvoorbeeld aan knelpunten in de gemeentelijke organisatie of beleid.





4





## Financiën

De activiteiten in het werkplan Stedelijke Logistiek 2023-2025 worden, volgend uit de Logistieke Strategie uit 2022, gedekt vanuit verschillende dekkingsbronnen. Er is voor de gehele looptijd van het werkplan, dus drie jaar, € 7,4 miljoen beschikbaar. Zo'n 70% van deze middelen is afkomstig uit het Programma Stads Verbetering (PSV) en de overige 30% is afkomstig uit andere dekkingsbronnen, zoals de reserve Stadsbehoud en het Rijk.

Kennis over stadslogistiek is schaars en nog niet geborgd binnen de gemeentelijke organisatie en rollen. Het grootste deel van het budget is dan ook bestemd voor capaciteit, onderzoek/pilots en externe expertise. De opgedane kennis en ervaring worden omgezet in instrumenten en activiteiten waarmee de gemeente in verschillende rollen in staat wordt gesteld structureel te sturen op logistiek. 2023 en 2024 zijn belangrijke investeringsjaren die maken dat er scherpere en beter onderbouwde beleidskeuzes gemaakt kunnen worden voor de jaren daarna, binnen de doelstellingen van 'Amsterdam maakt ruimte'.

Het programmateam en de begroting zijn wendbaar ingericht, waardoor bijgestuurd kan worden al naar gelang de opbrengsten van bepaalde onderzoeken en/of pilots en de mogelijkheden om deels externe dekking te krijgen.

Er wordt sowieso ingezet op externe financieringsbronnen, zoals eerder met Amsterdam Vaart waar een Rijksbijdrage voor werd toegekend en pilots als de Last Mile box waar naast een particulier bedrijf partijen als Rijkswaterstaat aan bijdroegen. Er zijn al enkele Europese subsidies aangevraagd, waarvan één toegekend van € 0,3 miljoen om samen met de Hogeschool van Amsterdam onderzoek te doen naar manieren om servicelogistiek in te passen in de mobiliteitshubs. Voor een aantal specifieke onderzoeken zijn er gesprekken met de provincie, Rijkswaterstaat, Vervoerregio, CROW en andere partijen. Denk aan een onderzoek naar sturingsinstrumenten voor sturen op logistiek, betere onderbouw van de baten van hubs en transport over water en activiteiten op het gebied van digitalisering.

Het programmateam geeft voorrang aan het vergaren van essentiële kennis om te kunnen sturen op logistiek en de logistieke hubs en transport over water als belangrijkste oplossingsrichtingen, eventueel ten koste van de andere pijlers in het programma.



Het beschikbare budget is voor een periode van drie jaar en hoogover opgesplitst in verschillende categorieën:

- Personeel (Sturing, coördinatie, projectleiding en (beleids) advisering) (€ 2,0 mio, gemiddeld €0,68 mio per jaar)
- Kennis (externe logistieke expertise) (€ 2,8 mio, gem. €0,95 mio per jaar)
- Communicatie (& Stakeholdermanagement) (€ 0,8 mio, gem. 0,3 mio per jaar)
- Onderzoeken & pilots (€ 1,0 mio, gem. € 0,35 mio per jaar)
- (Camera)handhaving zone zwaar verkeer (€ 0,8 mio, gem. 0,2 mio per jaar)

De verantwoording van het werkplan Stedelijke Logistiek 2023-2025 gebeurt, naast een periodieke bestuurlijke voortgangsrapportage, via de reguliere cyclus van de begroting en de jaarrekening.

Vanaf 2026 is nog geen zekerheid over de dekking. Deze is nog afhankelijk van keuzes in de begrotingscyclus.









# Colofon

Dit is een uitgave van Gemeente Amsterdam,  
Verkeer en Openbare Ruimte  
Programma Stedelijke Logistiek

**Vormgeving** Vorm de Stad

Oktober 2023