



Logistiek maakt ruimte

Congres Stedelijke Logistiek Amsterdam

Een blik naar de toekomst: inleiding door Saskia de Geus (manager programmateam Stedelijke Logistiek gemeente Amsterdam)

We hebben in Amsterdam een enorm grote opgave: de stad wordt voller en drukker, klanten willen snel en goedkoop bevoorraad worden en verwachten daar een bepaald serviceniveau bij. De overheid maakt beleid en regels. De logistiek dienstverlener moet daar allemaal mee 'dealen'. Wat mij is opgevallen sinds ik bij het programma Stedelijke Logistiek in Amsterdam werk, is de fijne samenwerking met branches en ondernemers. In vergaderingen met de Commissie Bevoorrading Amsterdam (CBA) en via het platform Logistiekozo wisselen we allerlei issues en onderwerpen uit. We zijn met elkaar in gesprek.

Onze gezamenlijke opgave is een transitie. Dat betekent dat we afscheid moeten nemen van het ene systeem en toegaan naar een nieuw systeem. Het begint met optimaliseren, experimenteren, onderzoeken, oude zaken loslaten en via pilots uiteindelijk groeien naar een nieuwe werkelijkheid. In onze praktijk: een nieuw logistiek systeem dat schoner, veiliger, lichter en efficiënter werkt.

De logistiek groeit in de toekomst. Uit onderzoeken blijkt een groei van 18% in 2030 naar 27% in 2050. Deze groeicijfers worden realiteit als er verder geen maatregelen worden genomen. We kunnen de groei beperken als we als overheid beleid voeren, reguleren maar ook bedrijven stimuleren in innovaties. De overheid moet niet alleen reguleren maar vooral ook stimuleren, faciliteren en (laten) experimenteren.

Als we kijken naar ontwikkelingen zien we steeds meer inwoners in de steden en éénpersoons huishoudens. We zien ook dat online bestellen steeds verder doorgaat. Hergebruik wordt de norm van de circulaire economie. We vergroenen meer dankzij de klimaatadaptatie. De verduurzaming zal verder doorzetten evenals digitalisering. Al deze ontwikkelingen hebben impact op de wijken in de stad en raken de logistiek: meer logistiek in minder ruimte.

Logistiek beleid heeft voor een stad als Amsterdam geen 'one-size-fits-all' benadering nodig. Er zijn vijf verschillende typologieën stadswijken te onderscheiden. Iedere wijk heeft andere eigenschappen en bijbehorende logistieke eisen: het oude centrum met veel horeca; de oude stadswijken (zoals de Pijp en Oud West), niet gebouwd voor auto's, een wijk met veel woningen en speciaalzaken; hoogbouw (zoals de Zuid-as) met veel woningen, kantoorgebouwen en veel bestelbussen; de autoluwe wijk (Houthavens) waar het aantal voertuigen meevalt en ten slotte suburbia (IJburg, de Aker): veel woningen en winkels.

Het logistiek beleid in Amsterdam is vooral gericht op de oude binnenstad. Maar een goed, stadsbreed logistiek beleid kijkt per wijk waar de specifieke problemen en knelpunten liggen. Daarvoor is logistiek beleid op maat nodig.

Het handelingsperspectief ligt soms meer bij de overheid (toegang en ruimte) soms meer bij de logistiek dienstverlener (bijvoorbeeld elektrificatie) of bij de ontvanger (inkoopbeleid en gedrag). Soms op het snijvlak van deze drie partners (ruimte voor logistiek, gebiedsgericht aanbesteden).

De belangrijkste conclusie is dat we als overheid niet alleen restrictief beleid voeren maar ook stimuleren en faciliteren. Daarbij is samenwerking cruciaal.