Van wielen naar water

Break-out sessie tijdens het congres "Logistiek maakt ruimte"
Sessieleiders: Donald Nutbey (projectmanager), Tom Knijff (programmamanager Varen) en IJsbrand Westendorp (beleidsadviseur) van de gemeente Amsterdam

De stad wordt steeds moeilijker bereikbaar. Het gaat hier in bijzonder om het zwaar verkeer op de Wallen en in de westelijke grachtengordel. De kansen voor transport over water worden daarmee steeds gunstiger.

Het aantal overslaglocaties (van het water naar de weg) die de stad rijk is, is veel groter dan iedereen aanneemt. Dat blijkt uit een kaartje dat gepresenteerd wordt. De sessiedeelnemers zijn verbaasd over dit aantal. Men wist dat over het algemeen niet.
Het is niet zo vreemd dat men veel van de overslaglocaties niet herkent omdat velen zijn overgenomen door fietsnietjes, parkeerplekken of ze zijn beperkt met venstertijden. De gemeente gaat de overslaglocaties weer 'afstoffen'. Dat doen we door met marktpartijen (reders) te praten over wat zij nodig hebben op zo'n overslagplek.

We hebben voor deze breakoutsessie één locatie genomen als voorbeeld: locatie Herengracht.
In drie werkgroepjes - voor de onderwerpen afval, bevoorrading (horeca etc.) en bouw - is gekeken naar wat deze locatie nodig heeft en wat eraan moet worden verbeterd om het tot een volwaardige overslagplaats te maken.

1. Logistieke bevoorrading (horeca, winkels, etc.)

- Rondom zo'n plek moet efficiëntie gecreëerd worden. Bijvoorbeeld door te zorgen dat licht elektrische vrachtvoertuigen (LEVV's) kunnen doorstromen. Het moet geen opstopplaats van dit soort voertuigen worden.
  Hierbij werd een mogelijk interessante, out-of-the-box oplossing genoemd: je hebt verschillende type LEVV's; daarvoor kun je een soort pendeldienst creëren maar je kunt ook een picoloservice organiseren. Een chauffeur rijdt de LEVV's rond en stalt deze beurtelings bij de overslagplaats die dan volgeladen worden. Onderwijl rijdt de picolo het gevulde voertuig naar de eindbestemming.

- Je hebt te maken met venstertijden en je wil niet om 8.00/9.00 uur 's ochtend een wespennest aan LEVV's in de straten hebben. Door tijdsloten af te spreken voor laden en lossen van diverse goederenstromen kan gestuurd worden op het gebruik van de weg.

- Standaardisering van containers. Vanuit diverse bedrijven (reders) zijn op dit moment allerlei ontwikkelingen gaande op gebied van maten van containers: voor afval, voor koel- en vriesproducten en andere goederen. Samenwerking en afstemming tussen die reders is van belang. Eigenlijk wil je naar een container met standaard maatvoering toe die op elke LEVV en op elke boot geplaatst kan worden.

- Met een passende container maatvoering kunnen de venstertijden vervroegd worden omdat je niet meer met rolcontainers in de weer hoeft. Het plaatsen van een container vanuit de boot op een LEVV hoeft niet veel geluid te maken.

- Je hebt drie soorten LEVV's: vrachtfietsen, brommers en autootjes; er zou per plek gekeken moeten worden welk soort voertuig het meest geschikt is voor die betreffende locatie.

- Elektrische laadpunten zijn niet nodig volgens de aanwezige LEVV-exploitanten. Je rijdt een hele dag op een volle accu. Je laat een dure LEVV niet voor de nacht achter op de gracht.

2. Afval

- De uitdaging bij afval is dat niemand een afvalboot voor z'n woning of bedrijf wil. Dus je wil bewoners en ondernemers in het gebied zoveel mogelijk ontlasten en daarom wil je een efficiënte en schone operatie.

- De plek op de Herengracht is eenrichtingsverkeer. Om file te voorkomen op de gracht was er een idee om een soort drijvende ponton voor de afvalboot neer te leggen waar LEVV's op konden rijden en dan achteruit het afval konden storten in de afvalboot. Wat levert dit op:
    - Geen permanente aanpassing van de kade nodig
    - Makkelijk achteruit storten en weer doorrijden
    - Geen handmatig lossen nodig
    - Minder files
    - Geen hoge constructies die het aanzicht van de binnenstad veranderen

- Een ander idee was om de locatie in te richten voor bewoners en MKB. Kleine ondernemers mogen afval met de bewoners meestorten als zij minder dan 8 zakken per week storten. Als je dan vaste tijdsloten kiest van een paar uur per dag (bijvoorbeeld 3x per week van 07:00-13:00) dan kan je op die manier de boot snel vol krijgen en weer wegvaren. Hiermee creëer je meer ruimte op de locatie voor andere vervoerders of vormen van transport over water.

- Veiligheid bleek ook een belangrijk onderwerp. De wens voor een veilige permanente locatie die bijvoorbeeld dan afgesloten is in de avonden/nacht werd breed gedragen.

- In het geval dat MKB'ers zelf afval zouden storten in de schuit was het van belang dat deze dan een soort loopband zou hebben waarop de ondernemers hun afval konden deponeren welke het in de juiste container zou dumpen.

3. Bouwlogistiek

Voor bouwlogistiek start de vraag met de omvang van de opdracht.
- Gaat het om een tijdelijke opdracht of structureel en kun je het bundelen met andere opdrachten?
- Een grote klus heeft veel voorbereiding; dan is een vaste locatie en overslagcapaciteit vanaf het water naar de wal gewenst.
  Voor grote klussen is de aannemer zelfvoorzienend met een droogdok en vrachtkraan vanaf het water.
  Grote klussen gaan vaak goed.
- Voor een kleine klus is transport over water alleen interessant als je het kunt bundelen met andere leveranciers, via bijvoorbeeld white label vervoer vanuit een specifiek service gebied. Hier is de last mile uitdaging omdat je zware objecten nog over de kade en in de locatie moet krijgen. Zoals met een heftruck met een ontheffing.

De markt ziet een rol voor de gemeente om de verschillende aanvragen voor bouwvervoer (via omgevingsvergunning?) te bundelen en zo efficiency te behalen door aantal ritten te verminderen.

Mijn vraag was of dit door de overheid of de markt zelf georganiseerd moet worden.

De vervoerder heeft een minimaal tijdslot nodig van 2 uur op een overslag locatie om personeel, apparatuur en klusspullen te organiseren.
Bij grote klussen ook walaansluiting, ruimte voor overslag op de kade en stut mogelijkheden bij zware lasten.
Waarbij de vergunningverlening als beperking wordt gezien. Evenals overlast voor bewoners en soms een mobiele kraantoren.