

Hoe ziet stedelijke distributie in Amsterdam er nu en straks uit?

Hoe kan de HvA hierbij een rol spelen, gezien vanuit een ondernemersperspectief



Amsterdam, 27 maart 2015
Hogeschool van Amsterdam
Lectoraat Citylogistiek
Walther Ploos van Amstel Lector Citylogistiek
Jan Jacob Beelaerts van Blokland JJBVB Advies

Inleiding

In de periode tussen half december 2014 en half februari 2015 zijn in opdracht van de Hogeschool van Amsterdam 17 interviews afgenomen. De geïnterviewden zijn allen werkzaam bij bedrijven die dagelijks in de Amsterdamse binnenstad goederen leveren dan wel ophalen. Daarnaast zijn drie interviews afgenomen bij personen die werkzaam zijn bij verschillende brancheorganisaties. De geïnterviewden zijn geselecteerd door de opdrachtgever. Een volledige lijst van geïnterviewden is opgenomen in bijlage 1.

Doelstelling

Doelstelling van de interviews was te achterhalen hoe de huidige goederenstromen van en naar de Amsterdamse binnenstad er nu uitzien, hoe deze in de komende vijf jaar gaan veranderen, verwachtingen ten aanzien van het beleid van de gemeente Amsterdam inzake stedelijke distributie en hoe de Hogeschool van Amsterdam de bedrijven (individueel en collectief) hierbij kan ondersteunen. De Amsterdamse binnenstad hierbij gedefinieerd als het geheel dat ligt tussen S100 (Stadhouderskade) en het IJ.

Aanleiding

Directe aanleiding van het onderzoek zijn de voorgenomen plannen van de gemeente Amsterdam om verkeerskundige ingrepen te doen, in het kader van het project De Rode Loper, op de Prins Hendrikkade en bij het Muntplein. Tevens is de nieuwe duurzaamheidsagenda van de gemeente Amsterdam verschenen, waarin nieuw milieubeleid wordt aangekondigd met gevolgen voor stedelijke distributie.

De ingreep op de Prins Hendrikkade leidt ertoe dat geen verkeer meer mogelijk is van west naar oost ter hoogte van het Victoriahotel. De plannen voor het Muntplein zijn nog in ontwikkeling maar vooralsnog wordt gesproken om de Vijzelstraat af te sluiten ter hoogte van het Muntplein in de zuidelijke rijrichting. Verkeer vanaf het Singel zal dan via Rokin of Amstel een weg moeten vinden.

Ten behoeve van de gesprekken is in overleg met de opdrachtgever een aantal vragen opgesteld welke als richtlijn dienden tijdens de interviews. Een overzicht van de vragen is opgenomen in bijlage 2. Van elk gesprek is een verslag gemaakt welke aan de geïnterviewde ter accordering is voorgelegd. De gespreksverslagen zijn vertrouwelijk aan de opdrachtgever beschikbaar gesteld.

Rapportage

Deze rapportage bestaat uit de volgende onderdelen: inzicht in de huidige goederenstromen (hoofdstuk 1), toekomstige goederenstromen (hoofdstuk 2), verwachtingen t.a.v. gemeentelijk beleid (hoofdstuk 3) en kansen voor de Hogeschool van Amsterdam (hoofdstuk 4).

Bijlagen

Aan deze rapportage zijn drie bijlagen toegevoegd. Bijlage 1 bevat de lijst van personen die zijn geïnterviewd. In bijlage 2 is de vragenlijst opgenomen. Tenslotte zijn de vrachtroutes stedelijke distributie in de Amsterdamse binnenstad in bijlage 3 weergegeven.

1. Huidige goederenstromen

Tijdens de interviews is allereerst ingegaan op de huidige goederenstromen naar en van de Amsterdamse binnenstad.

Algemeen

Supermarkten, warenhuizen en de grote concerns worden vaak één tot twee keer per dag bevoorrad. Ook de horecagroothandel komt één tot twee keer in de stad. Hierbij worden meerdere adressen bezocht (oplopend tot 300 per rit). Het aantal wagens dat wordt ingezet, loopt uiteen van één tot 80 (pakketdiensten) per dag. In het algemeen zet een verlader/transporteur maximaal vijf wagens in voor de Amsterdamse binnenstad. Winkels en consumenten kunnen meerdere keren per dag beleverd worden door verschillende verladers en pakketdiensten. Leveringen vinden op elke dag plaats, met uitzondering van de zondag.

Modaliteiten

De binnenstad wordt grotendeels bevoorrad over de weg. Water (afval) en de Cargohopper worden (qua totale tonnage) in beperkte mate gebruikt.

Het wagenpark dat wordt ingezet, bestaat vooral uit bestelwagens (7,5 ton en 3,5 ton). Trailers worden gebruikt voor de bevoorrading van de grotere concerns. Met een enkele uitzondering zijn alle wagens EURO 6. Naast de Cargohopper maakt nog een aantal bedrijven gebruik van elektrische wagens; dit aantal neemt gestaag toe. De subsidieregeling die de gemeente hiervoor heeft ingesteld, is door meerderen genoemd wanneer gesproken werd over vernieuwing van hun wagenpark.

Aanrijroutes

De vestigingslocatie bepaalt grotendeels welke invalroute tot de binnenstad wordt gebruikt. Wel worden de S101 tot en met S103 vaker genoemd. In de binnenstad wordt na gelang de te bezoeken adressen, de route ingelegd. Merendeel van de bedrijven leunt hier sterk op de lokale kennis van de chauffeurs. Leveringen aan de grote concerns (food, non-food) gaat volgens een vast patroon, waarbij route en tijdstip van levering vastgelegd zijn.

Tijdstip

Vanwege de venstertijden zijn de meeste bezoeken voor 11.00 uur afgerond. Hierbij is naar tijd grofweg de volgende volgorde te herkennen: bouwverkeer, bevoorrading winkels en horeca en vervolgens pakketdiensten en afvalophaal. Pakketdiensten rijden de hele dag door de binnenstad. Een eventuele tweede route (ook voor het ophalen van goederen) volgt dan in de middag.

Opgemerkt wordt dat in de middag sommige delen van de binnenstad niet open zijn voor verkeer en dat pragmatische oplossingen worden gezocht om toch leveringen en het ophalen van goederen mogelijk te maken.

Bij warenhuizen, supermarkten en grotere winkelconcerns wordt steeds vaker gewerkt met tijdslots (soms op de minuut), waarbij de verantwoordelijk volledig bij de vervoerder om de tijdslot te gebruiken.

Overslag en hubs

Pakketdiensten en de Cargohopper maken gebruik van een Amsterdamse hub, waarvan de bevoorrading van Amsterdamse binnenstad (en regio) wordt gedaan. Zij maken deel uit van een groter (inter)nationaal distributienetwerk, waarbij fijnsortering op de Amsterdamse hub plaatsvindt. Deze hubs liggen allemaal buiten de milieuzone, zodat zij met grotere wagens aangereden kunnen worden. Met uitzondering van het Food Center liggen de hubs buiten de A10. Het Food Center wordt dan ook als verzamelpunt van goederen van meerdere leveranciers gebruikt, waarna deze gegroepeerd worden voor de binnenstad.

Retourstromen

Alle bedrijven nemen goederen de stad weer mee uit. Het gaat dan om niet-afgeleverde goederen, pakketten en afval. In de gesprekken is dit onderwerp niet vaak aan bod gekomen.

Uitzondering hierop is het ophalen van afval. Doordat het ophalen van bedrijfsafval geprivatiseerd is, zijn diverse bedrijven actief in de binnenstad. Het kan voorkomen dat in één straat meerdere ophaaldiensten tegelijkertijd aanwezig zijn. Op dit moment heeft de Ondernemersvereniging Nes het initiatief genomen om de verschillende ophaalcontracten samen te voegen en onder te brengen bij één ophaaldienst. Dit wordt sinds kort over het water afgevoerd. Daarmee wordt het aantal verkeersbewegingen met betrekking tot het ophalen van bedrijfsafval verminderd. Ook andere ondernemersverenigingen hebben interesse getoond om op eenzelfde wijze dit te gaan organiseren.

2. Toekomstige goederenstromen

Aan de geïnterviewden is gevraagd welke veranderingen zij in de komende vijf jaar op zich afkomen als bedrijf en als sector als geheel.

Ontwikkelingen

Het winkelareaal is aan het veranderen, waarbij zelfstandige winkels verdwijnen en de grotere bedrijven een groter marktaandeel krijgen. Daarmee gepaard worden ook de eisen van deze concerns groter, en zal steeds meer op grip willen krijgen op het moment van beleving. De verwachting is dat ook de horeca zal groeien. Naast de groei in het aantal horecavestigingen, maar ook kruisbestuiving met winkels doet de vraag naar goederen vanuit deze sector stijgen. Verse ingrediënten moeten sneller, vaker en op alle tijdstippen geleverd kunnen worden.

Modaliteiten

Er zijn drie groepen te onderscheiden wanneer het gaat over het inzetten van andere, nieuwe modaliteiten voor stedelijke distributie. De eerste groep ziet er nu al brood in en investeert er in. Schoon, stil en slim zijn de kernwoorden. Ervaring opdoen met nieuwe technieken maakt deze groep rijp voor de toekomst.

De tweede groep wacht af totdat technieken zover zijn dat deze ook bruikbaar zijn voor hun soort goederen. Bij geconditioneerd vervoer zijn vooral de accu's een probleem. Maar ook de beperkte actieradius van de huidige elektrische wagens, en vooral de aanschafkosten van deze wagens, weerhouden deze bedrijven om over te gaan.

De laatste groep vervoert vooral grote partijen naar de binnenstad, Alles is voorgesorteerd en extra overslag (kosten) maakt een nieuwe modaliteit voor deze groep niet interessant.

Vervoer over water wordt door sommigen als interessant genoemd, maar praktische zaken als extra overslag, afstand tussen aanlandplek en het afleveradres, niet te combineren goederen op een boot worden als tegenargument genoemd. Degenen die met vervoer over water bezig, menen dat er nog een grote slag te maken is. Hierbij wordt opgemerkt dat de binnenstad nog te weinig steigerplekken kent.

Een enkeling heeft vervoer per rail genoemd; het betref dan meer vragenderwijs wat er met de vrachtram is gebeurd.

Samenwerking

Alle bedrijven zijn meer of minder bereid tot samenwerking. De grotere bedrijven die met volle wagens de stad in rijden, zijn afstandelijker in deze. Zij hebben hun logistieke stromen (intern) geoptimaliseerd. Bedrijven die nieuwe modaliteiten uitproberen en zij die met enkele pakketten de stad in gaan, staan er meer voor open. Bij hen is groeperen van goederenstromen dan ook een onderwerp om over verder te spreken. Hindernissen die bij samenwerken genoemd worden: kosten, verantwoording, zichtbaarheid en de (on)mogelijkheid van het combineren van goederen (m.n. geconditioneerd vervoer en waardevolle artikelen).

Binnenstedelijke bedrijventerreinen/hubs

Alle geïnterviewden zien goede mogelijkheden voor hubs. Sommigen exploiteren een hub voor de Amsterdamse regio zelf of zijn daarop gevestigd. Anderen menen dat er nog veel te winnen is, maar geven daarbij aan dat sommige goederenstromen zich daar minder goed voor lenen.

Degenen die met volle wagens meerdere vestigingen bevoorraden, zien zeker de voordelen van hubs, maar zijn minder enthousiast om daadwerkelijk hiervan gebruik te maken.

De afstand tot de binnenstad, de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de binnenstad maken een hub interessanter. In dit kader worden Food Center, Centraal Station, maar ook het marineterrain op Kattenburg, als interessante locaties genoemd. Een hub kan ook een ophaalpunt van goederen zijn, waarbij hubs en ophaalpunten integreren. De wildgroei aan het aantal ophaalpunten vergt in de komende jaren een heroriëntatie. Een enkeling noemt de terugkeer naar de Van Gend & Loos locaties als wenselijk.

ICT

Wanneer over ICT wordt gesproken, dan betreft het met name de problemen van de interfaces tussen verschillende programma's. Interfaces binnen de keten (klant en leveranciers) zijn vaak niet het probleem, wel wanneer samenwerking wordt gezocht met collega's. Er wordt gevraagd om een standaardisatie van ICT-systemen, zodat uitwisseling van gegevens makkelijker wordt.

Nieuwe toepassingen tussen het bedrijf, de wagen en de toestand op de weg (files of opbrekingen) worden nog wel in de toekomst voorzien. Hierbij wordt opgemerkt dat deze zijn wel interessant voor ritten over de snelweg, maar niet voor de binnenstad.

Milieu en brandstoffen

Het milieu-aspect zal naar verwachting verder aan belang toenemen. De druk komt met name vanuit de overheid om schoner en stiller te transporteren. Soms zijn het ook klanten die op dit punt veranderingen willen zien, terwijl bij enkele respondenten milieu een unique selling point is bij het uitvoeren van hun bedrijfsactiviteiten.

In dit kader wordt elektrisch vervoer als een goede mogelijkheid voor stedelijke distributie gezien. Verwezen wordt naar de eerdere argumenten waarom dit nog niet grootschalig wordt toegepast. Biodiesel zou een goede vervanger zijn, maar het ontbreekt aan benzinestations die dit leveren. Voor elektrische wagens zou het beschikbaar komen van krachtstroompunten in de binnenstad een oplossing kunnen bieden om de actieradius te vergroten en geconditioneerde goederen koel te houden.

Het instellen van een milieuzone voor bestelwagens wordt door de meesten als logisch ervaren.

Personeel

Een enkeling noemt het krijgen van goede chauffeurs een probleem. Het merendeel heeft juist geen probleem, waarbij de vestigingslocatie binnen/nabij de stad juist extra voordelen biedt bij het aantrekken van personeel. De factor "omgang met de (particuliere) klant" neemt, onder invloed van toename van internetverkoop en bezorging aan huis, aan belang toe. Enkele bedrijven hebben "omgang met de klant" expliciet opgenomen in hun opleiding/eis aan de subcontractor.

B2B en/of B2C

Merendeel van de bedrijven richt zich op business-to-business, Maar onder invloed van internet komen de logistieke stromen van B2B en B2C steeds dichterbij elkaar te liggen. Het ineenschuiven van B2B en B2C goederenstromen ligt voor de hand. Dit is al zichtbaar bij de pakketdiensten en kan wellicht zich ook meer manifesteren in de retourlogistiek.

Binnenstadsbewoners

De binnenstad kenmerkt zich, ten opzichte van andere woonwijken, uit relatief een hoger percentage hoogopgeleiden en meer eenpersoonshuishoudens. De vraag naar goederen, de plek en tijdstip van aanbieden is bij deze groep complexer. Het leidt tot meer stops, minder goederen per adres en hogere kosten. Op deze adressen is relatief vaker niemand thuis en is minder contact met de burens. Het achterlaten van goederen bij de burens is daardoor minder makkelijk. Gemeenschappelijke afhaalpunten zouden hier een uitkomst voor zijn. Meteen kan gevraagd worden of dit ook voor B2B gebruikt kan worden.

Wie is de klant? Voor wie is het efficiënt?

Tijdens een groot aantal gesprekken kwam de klant als onderwerp naar voren. Voorheen was de (betalende) afzender de klant. Het vervoer werd op zijn wensen aangepast. Steeds vaker is de ontvangende partij nu de klant. Zowel bij B2B als B2C geldt, dat de ontvanger nu de tijd (en plaats) bepaalt wanneer de goederen ergens moeten zijn. De vervoerders moeten zich hier naar schikken. Dit vraagt om vernieuwing in het businessmodel, aangezien de ontvanger andere eisen stelt en in de veronderstelling is dat zij betaald heeft voor het transport. “Klant is koning”, maar dat gaat gepaard met inefficiëntie omdat de ontvangsttijdstippen niet geconcentreerd zijn. De overheid legt vervolgens nog eens restricties op in de vorm van venstertijden en afsluitingen. Gezamenlijk leidt dit dat op bepaalde momenten meer wagens ingezet moeten, dan strikt noodzakelijk is.

De grote vraag die zich opdringt, wanneer is het stedelijke distributie efficiënt? Voor de ontvanger (alles op 1 moment, wanneer hij het wenst), de leverancier (alle goederen in 1 zending naar buiten), de transporteur (alles in 1 wagen) of de maatschappij (minste overlast)? En wie betaalt dan de kosten voor inefficiëntie?

Gelet op de ontwikkelingen (meer internetaankopen, meer bezoekers binnenstad, bewoners binnenstad, latere openingstijden winkels, meer ingrepen in maximum tonnage en beperktere venstertijden) leidt dit tot grotere goederenstromen en meer verkeersbewegingen in beperkte tijdsperiode. De drukte op de wegen zal dus verder toenemen. Vervoer over water kan een deel afvangen, maar heeft andere vereisten.

Verkeerskundige ingrepen

De brancheorganisaties zijn op de hoogte van de voorgenomen verkeerskundige ingrepen op de Prins Hendrikkade en Muntplein. Zij hebben hier ook een standpunt ingenomen.

Bij de bedrijven is met enkele uitzondering niemand op de hoogte van beide plannen. Iedereen toont wel begrip voor beide ingrepen. Tegelijkertijd stellen allen, dat de vraag naar goederen niet afneemt en dus zal het verkeer een andere weg gaan zoeken. Men zal zich aanpassen aan de nieuwe situatie, maar gewaarschuwd wordt voor extra omrijkilometers en uitstoot van stoffen.

Door enkelen wordt gemeld dat de viaducten aan beide zijden van Centraal Station een hoogtebeperking kennen, waardoor hogere wagens een langere route moeten rijden. Routes vanaf de A10 zullen derhalve opnieuw moeten worden bezien.

3. Overheid

Aan allen is de vraag voorgelegd wat zij verwachten dat de gemeente Amsterdam aan beleid gaat voeren of moet gaan voeren.

Verwachtingen en vragen

Van meerdere kanten wordt gevraagd om een visie op de stad, een visie op bereikbaarheid en een visie op stedelijke distributie. En dan wel in die volgorde. Tevens wordt gevraagd om een langdurige strategie vanuit de gemeente; bedrijven melden dat er nu te ad hoc beleid wordt gehanteerd.

Het feit dat de meesten niet op de hoogte zijn van de verkeersplannen en slechts een enkeling uit zichzelf de duurzaamheidsagenda noemt, betekent dat de informatiestroom richting deze ondernemers niet op gang is gekomen. Dit wordt bevestigd tijdens de gesprekken met vertegenwoordigers van de brancheorganisaties die menen dat zij op een (te) laat moment bij planvorming worden betrokken. Zij zijn dan ook van mening dat analoog aan Utrecht (CABU) een door de gemeente adviescommissie stedelijke distributie moet worden opgezet. Deze commissie geeft (on)gevraagd advies over bereikbaarheidskwesties waaronder stedelijke distributie.

De verwachting is dat milieu-eisen de komende jaren verder worden verscherpt. Zolang deze volgens de kaasschaafmethode worden gedaan, zullen grote veranderingen in de stedelijke distributie niet plaatsvinden. Het overgrote deel van de ondernemers vraagt om bij implementatie van nieuw stedelijk beleid dat er sterk rekening wordt gehouden bij de afschrijvingstermijnen van het wagenpark (5 tot 10 jaar). Tevens wordt gemeld dat andere bronnen veel meer milieuverontreiniging veroorzaken en dat na EURO 6 er in de logistieke wereld, niet veel meer te besparen is op dit vlak.

Alle bedrijven vragen om meer aandacht voor stedelijke distributie van de gemeente. Het betreft dan een aantal punten.

- Restricties in maximum tonnage en venstertijden doen niets aan de vraag naar goederen. Met een toenemende vraag naar goederen en meer restricties leidt dit automatisch tot meer verkeersbewegingen in een beperkte tijdspanne. De gemeente wordt dan ook gevraagd terughoudend te zijn in restricties. Hier staat haaks op de vraag vanuit de bedrijven met innovatieve businessmodellen om juist meer restricties.
- Venstertijden sluiten niet meer aan bij de winkelopeningstijden. Hetgeen ertoe leidt dat tussen 10:00 en 11:00 uur meer leveringen zijn dan nodig is. De gemeente wordt gevraagd om hierover ook met de winkeliers en horeca in gesprek te gaan.
- Naast het aantal zijn ook de precieze locaties van laad- en losplekken een nieuw onderzoek waard.
- Om nieuwe concepten interessant te maken is een stimuleringsbeleid nodig. Hierbij wordt gevraagd om privileges (bijv. medegebruik busbaan, levering buiten venstertijden) voor deze groep. Vooral elektrisch vervoer zou hiervan gebruik kunnen maken. Financiële ondersteuning door de gemeente bij de aanschaf van elektrische voertuigen maakt deze eerder bedrijfseconomisch interessanter. Dit beleid zou dan ook gecontinueerd moeten worden.
- Faciliteiten realiseren voor nieuwe concepten, zoals steigers voor vervoerders over het water, krachtstroompunten voor elektrische voertuigen.



- Niet alleen de dagranduren, maar ook de nachtelijke uren lenen zich voor sommige type bevoorrading. De gemeente wordt gevraagd om ontheffingen hiervoor te verlenen en niet snel gehoor te geven aan klachten van omwonenden.

Sommige geïnterviewden melden dat privileges, veranderingen in beleid en noviteiten in stedelijke distributie niet snel (genoeg) bij de uitvoerende instanties terecht komen. Handhavers op straat (BOA's, parkeerwachten en politie) blijken niet de hoogte te zijn van veranderingen. Tegelijkertijd wordt ook gemeld dat handhavers begrip hebben voor praktische kanten bij stedelijke distributie.

4. Conclusies en activiteiten HvA

Tenslotte is gevraagd naar de activiteiten die door de Hogeschool kan oppakken rondom stedelijke distributie. Deze zijn te verdelen in onderwijs en stages, onderzoek en kennis.

Onderwijs en stages

Allereerst zijn het afleveren van bekwame studenten en daarbij behorende stages door velen genoemd. Aandacht wordt gevraagd voor relevante vakinhoud in het curriculum, het ontwikkelen van sociale vaardigheden en het voorbereiden op de “harde” wereld. Wanneer gesproken wordt over vakinhoud, zijn naast logistieke kennis, ook een brede kijk op de wereld en inzicht in ontwikkelingen in aanpalende sectoren genoemd.

Ten aanzien van stageplekken is bij bijna alle bedrijven ruimte voor stagiaires; bij sommigen liggen concrete vraagstukken voor. Een andere mogelijkheid is het gericht zoeken naar bedrijven (winkels, horeca) die “groen” hoog op de agenda hebben staan en hen ondersteunen in verduurzamen van de logistieke stromen. Aandachtspunt is dat de student zowel vanuit het bedrijf als de Hogeschool voldoende begeleiding krijgt.

Onderzoek en kennis

De respondenten geven ten aanzien van onderzoek en kennis dat zij voor de HvA kansen zien voor onderzoek rondom de thema's:

- a) Ontwikkelingen in de keten
- b) Stedelijke distributie: onderzoek, kennis en toepassing
- c) Technologie en automatisering
- d) Gemeentelijk beleid en Verkeer en vervoer
- e) Maatschappelijke aspecten

Ontwikkelingen in de keten

- Inzichtelijk maken van de veranderingen in het winkelareaal en daaruit volgende consequenties voor de logistieke sector.
- Veranderingen in de vraag naar goederen vanuit de horeca en daarmee voor de logistiek in beeld brengen en met oplossingen komen.
- Breng bedrijven bij elkaar om te komen tot een gezamenlijke inkoop van elektrische voertuigen.

Stedelijke distributie: onderzoek, kennis en toepassing

- Visieontwikkeling op de veranderingen in stedelijke distributie.
- Analyseer de goederenstromen van en naar de binnenstad. Splits deze uit naar type goederen (food, non food, geconditioneerd, bouw, fashion, pakket, afval, geld en juwelen, etc). Met de resultaten kunnen gesprekken gestart worden over groepage van goederen. Aandachtspunt: concreet worden.
- Samenbrengen van ondernemers om tot hubontwikkeling te komen. Aandachtspunt: kleine groepen.
- Haalbaarheid van ophaalpunten voor business-to-business onderzoeken. Is integratie van B2C ophaalpunten met B2B ophaalpunten wenselijk en haalbaar?
- Onderzoek doen naar de haalbaarheid van een goederenuitgiftepunt binnenstad, met speciale aandacht of deze ook te gebruiken is voor B2B.
- Heroriëntatie op het aantal uitgiftepunten in de binnenstad (B2C).

- In samenspraak met sector, overheid, bewoners en klanten proeftuinen ontwikkelen.
- Goederenstromen van en naar HvA verduurzamen ('practice what you preach').
- Kennis van bestaande en nieuwe mogelijkheden inzake stedelijke distributie verspreiden (in transportsector en bij horeca en winkels).

Technologie en automatisering

- Standaardisering van informatiestromen binnen de hele keten en tussen con-collega's.
- Do's en dont's in beeld brengen bij koppeling van verschillende ICT-systemen.
- Visieontwikkeling op de vrachtwagen van de toekomst, onbemand rijden en de consequenties (financieel, menskracht, ruimtelijke aanpassingen, kennis etc) voor stedelijke distributie en de sector.
- Levensduur van accu's voor elektrisch vervoer vergroten, alsmede het gewicht van accu's verminderen (voor grotere actieradius, hoger laadvermogen en mogelijk maken van geconditioneerd vervoer).
- Een oplossing zoeken (automatisering) voor het vervoer van bundels van hangend fashion.

Gemeentelijk beleid en Verkeer en Vervoer

- Ontwikkel een ruimtelijk-economische visie voor de gemeente. Daaruit volgen een bereikbaarheidsvisie en een visie op stedelijke distributie. HvA kan de brug slaan tussen bedrijven en overheid. Gebruik hierbij de onafhankelijke functie van het onderwijs.
- Breng de gevolgen (verkeerskundig, milieu, financieel) en daarmee de haalbaarheid van de beide verkeerskundige ingrepen in beeld. Alsmede, kom met alternatieve oplossingsrichtingen.
- Bereken het aantal (extra) verkeersbewegingen die nodig zijn als er tonnagebeperkingen in (delen van) de binnenstad door de gemeente worden opgelegd.
- Doe onderzoek naar het (rij)gedrag van andere (vooral zwakkere) verkeersdeelnemers bij bevoorradingssituaties. Maak vervolgens een voorlichtingscampagne gericht op deze doelgroepen.
- Activiteiten uit "Slim en Schoon" volgen en daar mogelijk aanvullend onderzoek op doen.
- Ondersteun/initieer de oprichting adviescommissie "stedelijke distributie" en verricht onderzoeken uit voor deze commissie (zoals in Utrecht).
- Bottlenecks in beeld brengen rondom venstertijden en wat zou wenselijk zijn.
- Bottlenecks in beeld brengen rondom laad- en losplekken (aantal en locaties) en kom met oplossingen.
- Maak een steigerplan voor vervoer over water.
- Inventariseer locaties voor krachtstroom voor elektrische voertuigen (weg en water).

Maatschappelijke aspecten

- Maatschappelijke betrokkenheid bij bedrijven onderzoeken (in hoeverre worden anders dan financiële aspecten betrokken in de besluitvorming).
- Inzichtelijk maken van milieu-effecten, maatschappelijke - en financiële kosten van B2C goederenstromen.

Tot slot wordt inzicht gevraagd in de lopende onderzoeken die de HvA nu verricht. Meer informatie in deze is gewenst.

Bijlage 1: Geïnterviewde personen

Naam bedrijf	Naam persoon	Functie
020 Stadsdistributie	George van Eldik	Senior Project Manager
Bier & Co	Chiel Willers	Supply Chain Coordinator
Bleckmann	Geert Zomer	Business Support Manager
CB Logistics	Ron Lam	Manager Transport
Deli XL	Tom Berk	Manager Supply Chain Development
Deli XL	Hessel de Keijzer	Vestigingsmanager
Deudekom	Jan van Deudekom	Directeur
DHL Parcel Netherlands	Cor Noorloos	Terminal Manager
DHL Parcel Netherlands	Erik van Tol	Director Operations
DPD	Edwin Holla	Area Manager
DPD	Eyup Kalkankiran	Transport Manager
EVO	René Ton	Regioadviseur
ICOVA	Cor Gerritsen	Directeur New Business Development
Koninklijke Horeca Nederland	John Schraven	Regiomanager Amsterdam
Lekkerland	Hendrik Metz	Manager Logistics Support
Lekkerland	Jack Gahler	Manager Centrale Expeditie
Simon Loos	Hans Peeman	Senior Transportmanager

STIHO	Erik van der Spek	Manager Logistieke Organisatie
Transmission	Ron Klein Tiessink	Directeur
Transport en Logistiek Nederland	Jaap Verkiel	Regionaal Beleidsmedewerker ROVV

Bijlage 2: Vragenlijst			
BLOK A: Introductie			
<ul style="list-style-type: none"> - dank voor tijd - doel vragenlijst 	Inzicht krijgen in de veranderingen bij het beleven van de Amsterdamse binnenstad onder logistieke ondernemingen (tussen nu en 5 jaar)	Achtergrond: start green deal Amsterdam, oplevering Rode Loper en aanpassingen stadshartlus betekent nieuwe routes	Opdrachtgever: Hogeschool van Amsterdam, Walther Ploos van Amstel vervolg: waar kan lectoraat ondernemers helpen bij deze veranderingen
BLOK B: Algemeen			
Datum:		Naam geïnterviewde:	
Plaats:		Functie:	
Naam bedrijf:		Contactgegevens email	
		Contactgegevens tel:	
BLOK C: huidige goederenstromen binnenstad Amsterdam			
Hoe zien de huidige goederenstromen eruit?			
frequentie beleving per dag/week			
vaste dagen?			
hoeveel ritten			
hoeveel adressen			
hoeveel tonnage goederen			
hoeveel personen bij beleving			



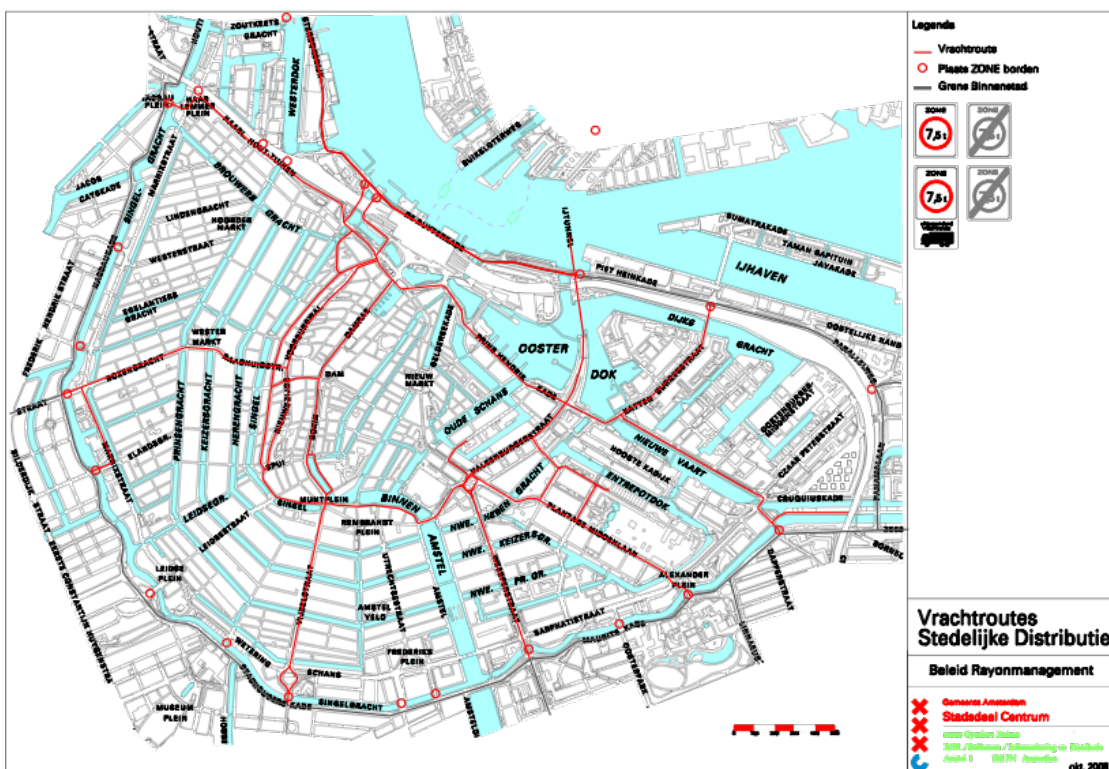
welke routes? gebruik kaartjes			
vaste routes?			
gebruik stadhartlus?			
in combinatie met leveringen anders dan binnenstad			
vast tijdstip belevering			
gebruik binnen huidige ventertijden			
hoe lang in totaal aanwezig in binnenstad			
wat voor soort wagen wordt gebruikt?			
overslag goederen elders (in de stad) tbv belevering binnenstad? zo ja, waar?			
gebruik andere vervoersmodaliteiten? zo ja, hoe?			
BLOK D: toekomstige goederenstromen binnenstad Amsterdam			
welke veranderingen ziet men tussen nu en 5 jaar op zich af komen?			



door bedrijf genoemde aandachtspunten: (aanvinken)		nadat interview aandachtspunten noemt: (aanvinken als interviewer punt belangrijk vindt)	
internetaankopen, beperkingen wegen, koppeling gegevens winkels, bevoorraders, koppeling gegevens wegen en logistieke ondernemingen, overname bedrijf, economie, personeel, samenwerking andere logistieke bedrijven, distributiepunten, milieueisen, kosten brandstof, ander soort technieken, andere modaliteiten, overstappen kleinere wagens (lager tonnage), retourlogistiek		internetaankopen, beperkingen wegen, koppeling gegevens winkels, bevoorraders, koppeling gegevens wegen en logistieke ondernemingen, overname bedrijf, economie, personeel, samenwerking andere logistieke bedrijven, distributiepunten, milieueisen, kosten brandstof, ander soort technieken, andere modaliteiten, overstappen kleinere wagens (lager tonnage), retourlogistiek	
dit deel openstellen met bovenstaande punten als zelf genoemd en later wanneer interviewer ze noemt.			
mbt veranderingen stadhartlus/Rode Loper: hoe gaat u straks bevoorraden? Veranderingen noteren. Al over nagedacht? Waarom wel/geen wijzigingen?			
Blok E: rol overheid			
Wat verwacht u van de gemeente Amsterdam (= gemeente, stadsdeel en diensten)			
Wat gaat zij doen?			
Wat zou ze moeten doen?			

Als u het voor het zeggen had, dan ...			
Weet u bij wie u moet zijn met vragen over stedelijke distributie in Amsterdam?			
BLOK F: conclusies			
Wat is nog niet aan bod gekomen? (verschonen wagenpark, bundelen, groupagepunten, innovatie in bevoorrading)			
Hogeschool wil komende jaren de logistieke sector ondersteunen bij de veranderingen (wat kan je beloven?). Open voor verdere ondersteuning?			
Gespreksnotitie wordt gemaakt. Eerst voorgelegd aan geïnterviewde.			
Dank voor interview			

Bijlage 3: Vrachtroutes stedelijke distributie



Bron: Gemeente Amsterdam.