

3 november 2016

Adviesrapport

Nieuwe Binnenweg Rotterdam



Yunus Akpinar (0875775)
Oguzhan Varol (0855161)
Mendy Smit (0894103)
Thirza Hogchem (0893124)
Groep 8

Minor Distributie in en rond
Rotterdam
IGOMINDIS02
Dhr. E. Molenburgh

Adviesrapport – Nieuwe Binnenweg Rotterdam

Yunus Akpinar (0875775)
Oguzhan Varol (0855161)
Mendy Smit (0894103)
Thirza Hogchem (0893124)
Groep 8

Minor Distributie in en rond Rotterdam
IGOMINDIS02
3 november 2016
Dhr. E. Molenburgh

Inhoud

Adviesrapport – Nieuwe Binnenweg Rotterdam	2
1. Inleiding	6
1.1 Opdrachtschrijving	6
1.2 Probleemanalyse	6
1.3 Hoofdvraag en deelvragen	7
2. Succesfactoren	7
2.1 Uitwerking succesfactoren	8
Licht Elektrisch Vrachtwagen	8
Bundelen	9
Gezamenlijk inkopen	9
3. Stakeholderanalyse	0
3.1 Belangrijkste stakeholders	5
4. Gegevensanalyse	0
Activiteit 1 – 27/28 september 2016	0
Verdeling voertuigen	0
Voertuigen per branche per kwartier	0
Aantal personenauto's per kwartier	0
Activiteit 2 – 27/28 september 2016	1
Voertuigen laden/lossen	1
Parkeerplaatsen laden/lossen	1
Type geleverde goederen	1
Gemiddelde leveringstijd	1
Activiteit 3 – enquêtes ondernemers	1
Type voorraadaanvulling	1
Leveringsdagen vrachten Nieuwe Binnenweg	1
Leveranciers	1
Frequentie laden en lossen	1
Manier waarop producten worden aangeboden	1
Type voertuig bij laden en lossen	2
Verkeersdruk	2
Activiteit 4 – huidige activiteiten leveranciers Nieuwe Binnenweg	2
Gemeten succesfactoren	2
5. SWOT analyse	3

6.	Canvas model	5
	Transporteurs/leveranciers.....	5
	Gemeente Rotterdam	6
	Winkeliers.....	7
7.	Knelpunten en advies.....	8
	Knelpunten	8
	Algemeen.....	8
	Licht Elektrisch Vrachtvervoer.....	8
	Bundelen	8
	Gezamenlijk inkopen	9
	Advies	9
	Algemeen.....	9
	Licht Elektrisch Vrachtvoer i.c.m. bundelen.....	10
	Dupliceerbaarheid en opschaling.....	11
	Dupliceerbaarheid	11
	Opschalen	11
8.	Conclusie	12
9.	Bronvermelding.....	13
10.	Bijlagen	15
	Bijlage 1 – gegevensanalyses.....	15
	Figuur 1.....	15
	Figuur 2.....	15
	Figuur 3.....	16
	Figuur 4.....	16
	Figuur 5.....	17
	Figuur 6.....	17
	Figuur 7.....	18
	Figuur 8.....	18
	Figuur 9.....	19
	Figuur 10.....	19
	Figuur 11.....	20
	Figuur 12.....	20
	Figuur 13.....	21
	Figuur 14.....	21
	Figuur 15.....	22
	Figuur 16.....	22

Figuur 17.....	23
Figuur 18.....	23
Bijlage 2 – activiteit 4	24
Heineken.....	24
Inbev	24
DeliXL.....	25
Simon Loos	26
Sligro.....	26
Ups.....	27
DHL	27
Rotterdam	28

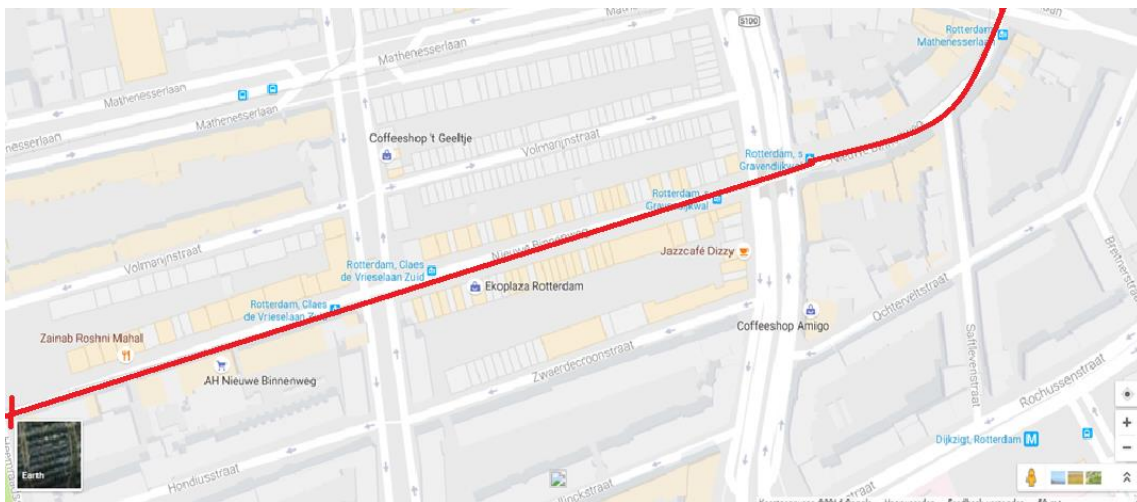
1. Inleiding

1.1 Opdrachtschrijving

De Rotterdamse economie groeit. Dat is mooi. Maar met de groei van de economie stijgt ook de druk op het verkeer en de luchtkwaliteit in de stad. In het initiatief Green Deal 010 Zero Emission Stadslogistiek, werkt Rotterdam aan duurzame oplossingen waarmee de luchtkwaliteit in de binnenstad blijvend verbetert. Het uiteindelijke doel van Green Deal 010: in 2020 mag de transport en logistiek geen schadelijke gassen meer uitstoten in de binnenstad van Rotterdam. Om dit doel te behalen heeft de gemeente verschillende projecten (010, Green Deal, 2015)

Voor één van deze projecten is de Hogeschool van Rotterdam benaderd. Aan de studenten is gevraagd een plan te schrijven voor De Nieuwe binnenweg van Rotterdam. De projectgroep, Oguzhan Varol, Yunus Akpınar, Thirza Hogchem en Mendy Smit, zullen het plan voor het middenstuk van de Nieuwe Binnenweg schrijven. Daarnaast houden zich nog twee groepjes zich bezig met de Nieuwe Binnenweg. Deze plannen zullen uiteindelijk bij elkaar gevoegd worden, en dit zal gepresenteerd worden aan de Gemeente van Rotterdam.

In dit aanbevelingsrapport zal beschreven worden op welke manier de Nieuwe Binnenweg duurzame oplossingen toe kan passen om de winkels en restaurants te kunnen bevoorraden. Er zal met name in worden gegaan op vrachten bundelen, licht elektrisch vracht vervoer en gezamenlijk inkopen. Om dit aanbevelingsrapport te kunnen schrijven, zal eerst de problematiek van straat in kaart worden gebracht.



1.2 Probleemanalyse

De Nieuwe Binnenweg bevindt zich tussen de Mauritsweg en de Lage Erfbrug over de Delfshavense Schie in Delfshaven. De Nieuwe Binnenweg krijgt in Rotterdam een steeds betere reputatie als uitgaansstraat. Met name het deel dat aansluit op de Oude Binnenweg, bloeit op door de aanwezigheid van trendy winkels en restaurants. Maar deze winkels en restaurants moeten ook bevoorrad worden. Het vervoer van vracht in steden met vrachtwagens en bestelbusjes leidt tot congestie. Daarnaast zijn de problemen: een mindere luchtkwaliteit, geluidshinder en onveiligheid (MDS Transmodal, 2012; Taniguchi et al., 2015). Deze negatieve gevolgen van stadslogistiek hebben direct invloed op de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de stad (ALICE/ERTRAC, 2015). Dit probleem moet opgelost worden.

1.3 Hoofdvraag en deelvragen

Hoofdvraag

In hoeverre kan de huidige situatie van de Nieuwe Binnenweg worden verbeterd?

Deelvragen

1. Wat is de huidige situatie van de Nieuwe Binnenweg te Rotterdam?
2. Wie zijn de stakeholders van de bedrijven in de Nieuwe Binnenweg te Rotterdam?
3. Hoe ziet de gewenste situatie eruit volgens de gemeente Rotterdam?
4. Wat zijn de grootste knelpunten van de Nieuwe Binnenweg op dit moment?
5. Wat ervaren de bewoners en ondernemers als de grootste problemen op dit moment?

2. Succesfactoren

Aan de hand van diverse succesfactoren zal er nu gekeken worden naar de mogelijkheid om nieuwe oplossingen te kunnen toepassen.

Oplossing	Operationeel/ commercieel	Factor	Essentie	Meetbaar
LEVV	Operationeel	Capaciteit	Belangrijk	Ja
	Operationeel	Type product	Zeer belangrijk	Ja
	Operationeel	Parkeermogelijkheden	Belangrijk	Ja
	Operationeel	Congestie	Belangrijk	Ja
	Operationeel	Co2-uitstoot	Zeer belangrijk	Nee
	Operationeel	Geluidsoverlast	Belangrijk	Ja
	Operationeel	Investerings	Zeer belangrijk	Nee
	Commercieel	Imago	Zeer belangrijk	Nee
	Bundelen	Operationeel	Levertijden	Belangrijk
Operationeel		Openingstijden	Belangrijk	Ja
Operationeel		Type vervoer	Belangrijk	Ja
Operationeel		Investering gemeente	Zeer belangrijk	Nee
Operationeel		Type product	Zeer belangrijk	Ja
Operationeel		Samenwerking met leveranciers	Belangrijk	Nee
Operationeel		Congestie	Zeer belangrijk	Ja
Commercieel		Gemeenschappelijk belang	Zeer belangrijk	Nee
Gez. inkopen		Operationeel	Enthousiasme winkeliers	Zeer belangrijk
	Operationeel	Samenwerking	Zeer belangrijk	Nee
	Operationeel	Tijd	Zeer belangrijk	Nee

	Operationeel	Kosten	Belangrijk	Nee
	Operationeel	Congestie	Zeer belangrijk	Ja
	Operationeel	Concurrentiestrijd	Zeer belangrijk	Nee
	Operationeel	Leveranciers	Belangrijk	Nee
	Operationeel	Producten	Zeer belangrijk	Ja
	Commercieel	Gemeenschappelijk belang	Zeer belangrijk	Nee

2.1 Uitwerking succesfactoren

Licht Elektrisch Vrachtovervoer

Capaciteit

De capaciteit van een licht elektrische vrachtovervoer is minder in tegenstelling tot de "normale" vrachtoverwagen. Hierdoor wordt de capaciteit beter benut, maar het nadeel hiervan is dat er minder vervoerd kan worden per rit.

Type product

Er kunnen enkel een aantal type producten vervoerd worden met het licht elektrische vrachtovervoer. Dit betekent dat dit manier van vervoer niet voor alle type producten geschikt zijn. Het vervoeren van diepvriesproducten is hier een voorbeeld van.

Parkeerprobleem/ Congestie

De hoeveelheid voertuigen zal gelijk blijven, of zelf toenemen omdat de capaciteit van deze voertuigen kleiner is.

CO2-uitstoot

LEVV zal zorgen voor een lagere CO2-uitstoot. Dit past uiteraard ook in de visie van de gemeente Rotterdam en binnen de milieu- regelingen

Geluidsoverlast

LEVV zal zorgen voor minder geluidsoverlast in de straat.

Investeringsen

Investeren in LEVV kan zijn door leveranciers en de gemeente. Maar wanneer de leveranciers hier niet in willen investeren, zal de gemeente dit moeten doen. Er zal dan vanaf een punt buiten Rotterdam de stad ingereiden worden met LEVV van de gemeente. De leveranciers leveren dan alleen nog aan deze hub en niet meer aan de winkels.

Imago

Door het gebruik van de licht elektrische vrachtoverwagen wordt er minder CO2-uitstoot gerealiseerd. Dit past uiteraard ook in de visie van de gemeente Rotterdam en binnen de milieu- regelingen. Door de wil en regelgeving is het voor een partij een noodzaak een licht elektrische vrachtoverwagen aan te schaffen. Dit verbetert uiteraard het imago van een onderneming.

Bundelen

Levertijden

Voor de doorstroom in de staat is het van belang dat levertijden op elkaar afgestemd worden, zodat niet alle leveringen tegelijk plaatsvinden.

Openingstijden

Het is van groot belang dat de openingstijden van verschillende partijen niet veel van elkaar afwijken. In dit geval kunnen de leveringen van verschillende partijen beter met elkaar afgestemd worden. Hierbij is het dus mogelijk om met een goede planning de goederenstroom te bundelen.

Type vervoer

Allereerst is het van belang om te achterhalen wat voor soort mobiliteit de partijen op dit moment gebruiken. Indien de partijen voor een groot deel gebruik maken van vrachtwagens, waarbij de capaciteit niet volledig wordt benut is het toepassen van het bundelen van goederen in dit geval zeker mogelijk.

Investering gemeente

Er zal buiten het centrum van Rotterdam een hub gebouwd moeten worden. Hier zal het bundelen van de goederen plaatsvinden. Dit zal een investering zijn van de gemeente.

Type product

Het is van belang om vast te stellen wat voor type producten de ondernemingen aanbieden. Vervolgens moet er bepaald worden of deze producten gemakkelijk gebundeld kunnen worden.

Samenwerking met leveranciers

De hub zal moeten samenwerken met leveranciers om de leveringen op elkaar af te stemmen.

Congestie/parkeergelegenheden

De doorstroom en parkeergelegenheden in de straat zullen verbeteren.

Gemeenschappelijk belang

De ondernemingen willen ten eerste kosten besparen. Hierbij is het ook van belang om verschillende aspecten te verbeteren en/of te verminderen (Luchtkwaliteit, geluidsoverlast en ruimtelijke ordening).

Gezamenlijk inkopen

Enthousiasme winkeliers

Winkeliers moeten hieraan willen meewerken. Er is te weinig vertrouwen in.

Samenwerking/ Kosten

Samenwerking op het gebied van inkoop is noodzakelijk om de toenemende concurrentie de baas te blijven. Extra korting kan worden bedongen door samen met collega-bedrijven in te kopen: grotere formules, goedkopere prijs.

Tijd

Voor het toepassen van gezamenlijk inkopen is het van belang dat er voldoende tijd beschikbaar wordt gesteld. Vooral het voorbereidingsproces zal veel tijd in beslag kunnen nemen, omdat er verschillende partijen samengewerkt moet worden. Het uitwisselen van gegevens tussen verschillende partijen kan in dit stadium ook veel tijd innemen. Indien er voldoende tijd beschikbaar wordt gesteld is het mogelijk om dit proces goed te laten werken, waardoor het mogelijk zal worden om gezamenlijk te kunnen

inkopen. Daarnaast zal er waarschijnlijk gezamenlijk een extra persoon aangenomen moeten worden om dit proces te blijven regelen.

Congestie/parkeergelegenheden

De doorstroom en parkeergelegenheden in de straat zullen verbeteren.

Concurrentiestrijd

Het gezamenlijk inkopen zal zorgen voor een hogere concurrentiestrijd. In de straat zijn bijv. veel horecagelegenheden. Wanneer deze hetzelfde bier inkopen, zal dus het biertje overal hetzelfde smaken. Ze zullen zich dan op een andere manier van elkaar moeten onderscheiden, waardoor de strijd dus toeneemt.

Leveranciers

Sommige leveranciers zullen er afnemers bijkrijgen en daarnaast zullen andere leveranciers uit de straat verdwijnen.

Producten

Om gezamenlijk te kunnen inkopen, moeten er meerdere ondernemers in de straat zijn met dezelfde soort producten als dat jij verkoopt.

Gemeenschappelijk belang

De ondernemingen willen ten eerste kosten besparen. Hierbij is het ook van belang dat verschillende partijen interne informatie met elkaar delen.

3. Stakeholderanalyse

In deze stakeholderanalyse wordt in kaart gebracht wie er betrokken zijn als er veranderingen plaatsvinden op het gebied van goederenvervoer. Hiermee wordt bedoeld, dat er of gewerkt gaat worden met licht elektrisch vrachtvervoer, gebundelde goederentransport of dat er gezamenlijk ingekocht gaat worden.

Stakeholder	Rol	Belang/macht + mate van coalitievorming	LEVV	Gezamenlijk inkopen	Bundelen
Winkeliers	Zijn gevestigd in de Nieuwe Binnenweg, verkopen hier hun producten	Belang bij een betere doorstroom en een beter imago van de straat. Zo wordt de straat aantrekkelijker Macht van de winkeliers is hoog. Zij zullen mee moeten werken, wanneer ze dit niet doen, zal er in de straat ook niks kunnen veranderen. De winkeliers zullen daarnaast ook veel meer moeten gaan samenwerken.	De straat krijgt een beter imago. Dit is van belang voor de winkeliers. Hierdoor zal hun omzet hoogstwaarschijnlijk ook stijgen. De winkeliers zullen een coalitie moeten vormen met de gemeente, want de gemeente zal in het LEVV moeten investeren.	Gezamenlijk inkopen zal zorgen voor een betere doorstroom. Hierdoor zal de straat aantrekkelijker worden en dit zal leiden tot een hogere omzet. Daarnaast zullen de transportkosten afnemen per product. De leverancier krijgt meerdere afnemers in deze straat en zal hoogstwaarschijnlijk wel een goede deal willen sluiten omdat er meer goederen tegelijk vervoerd kunnen worden. Er zal echter wel door de winkeliers iemand aangenomen moeten worden, om het	Bundelen zorgt voor een betere doorstroom in de straat. Hierdoor zal de straat aantrekkelijker worden en dit zal leiden tot een hogere omzet. Daarnaast hebben zij ook belang, omdat de transportkosten afnemen. De kosten per product zullen afnemen. Omdat de winkeliers bij gebundelde goederen het gedeelte van de stad in gezamenlijk betalen. En er zullen meerdere producten in één levering zitten, waardoor ook de kosten per product afnemen

				gezamenlijk inkopen te regelen. Dit kost dus wel geld en tijd.	
Gemeente Rotterdam	Hebben al diverse plannen opgesteld om de Nieuwe Binnenweg aantrekkelijker te maken.	De gemeente heeft belang bij een verbetering op dit gebied. Dit zal bijdragen aan hun zero-emissiedoelstelling. Daarnaast hebben zij ook veel macht, want zij zullen in sommige gevallen in een plan moeten investeren.	LEVV zal zorgen voor een beter imago. Dit is het belang. De macht van de gemeente is heel hoog, omdat zij in sommige gevallen zullen moeten investeren in LEVV. Dit kan in samenwerking zijn met de leveranciers. Maar wanneer de leveranciers hier niet in willen investeren, zal de gemeente dit moeten doen. Er zal dan vanaf een punt buiten Rotterdam de stad ingereken worden met LEVV van de gemeente. De leveranciers leveren dan alleen nog aan deze hub en niet meer aan de winkels. De Gemeente zal dan een soort tussenpersoon worden, waardoor er veel samengewerkt zal	Het belang voor de gemeente is dat de straat een betere doorstroom krijgt, en dus een beter imago. De macht is hierbij laag. De winkeliers zullen dit namelijk gezamenlijk moeten regelen. Hier heeft de gemeente weinig mee te maken.	Het belang voor de gemeente is dat de straat een betere doorstroom krijgt, en dus een beter imago. De macht is hoog. De gemeente zal moeten investeren in een hub buiten de stad. Daarnaast moet er een coalitie gevormd worden met de winkeliers, leveranciers en de gemeente, want de hub wordt een 'tussenpersoon'.

			moeten worden. Wat ook geld en tijd kost.		
Klanten ondernemingen	Kopen producten bij de ondernemers van de Nieuwe Binnenweg	De klanten hebben vooral veel belang bij een betere doorstroom. Het zal rustiger/veiliger worden, en daarom zal de straat aantrekkelijker worden. Klanten hebben echter weinig macht.	Klanten hebben weinig macht bij LEVV. Het belang van de klanten is dat deze voertuigen minder geluid maken dan 'gewone' voertuigen. Dit komt dus de rust ten goede. Deze ontwikkeling zorgt voor een beter imago van de straat.	Klanten zullen beter kunnen parkeren in de straat en de doorstroom zal ook verbeteren. Dit is het belang van gezamenlijk inkopen. Het kan echter wel zo zijn dat sommige producten zullen verdwijnen i.v.m. andere leveranciers. Dit kan een nadeel zijn voor klanten. Dit probleem hoeft niet per se het geval te zijn.	Klanten zullen beter kunnen parkeren in de straat en de doorstroom zal ook verbeteren. Door bundelen kan het zijn dat de levertijd van producten/pakketjes langer duurt. Klanten vinden dit niet fijn, maar dit probleem hoeft niet per se het geval te zijn.
Bewoners	Wonen tussen en voornamelijk boven de ondernemers	Algemeen: Wanneer de Nieuwe Binnenweg rustiger en aantrekkelijker wordt, komt dit de waarde van het huis ten goede, dit kan dus een belang zijn wanneer er sprake is van koophuizen. In deze kwestie is er echter weinig sprake van macht van de bewoners, omdat dit meer de ondernemers aangaat. Van coalitievorming zal hier geen sprake zijn.	Het belang van de bewoners m.b.t. LEVV is dat deze voertuigen minder geluid maken dan 'gewone' voertuigen. Dit komt dus de rust en de geluidsoverlast voor de bewoners ten goede. Daarnaast zorgt deze ontwikkeling voor een beter imago van de straat en de stad, wat fijn is voor de bewoners.	Wanneer het idee van gezamenlijk inkopen wordt doorgevoerd, dan betekent dat een vermindering van verkeer in de straat en dus een betere doorstroming. Voor de bewoners fijn, omdat zij zich beter door en naar de straat kunnen vervoeren (bereikbaarheid), maar het is ook gunstig voor de geluidsoverlast.	Het bundelen van goederen zorgt evenals bij gezamenlijk inkopen voor minder vervoer. Hierdoor geldt hier dus hetzelfde belang, dat er een betere doorstroming komt en minder overlast van alle voertuigen.

Openbaar vervoersdiensten	Vervoer door de Nieuwe Binnenweg heen, zoals tram en bus	Belang bij een betere verkeersdoorstroom. Weinig macht. Van coalitievorming zal geen sprake zijn.	Totaal geen belang	Gunstig vanwege een betere doorstroming, verder geen belangen	Gunstig vanwege een betere doorstroming, verder geen belangen
Personen die door de straat heen moeten	Voornamelijk inwoners van Rotterdam die door de Nieuwe Binnenweg moeten om op de bestemde plaats te komen	Belang bij een betere verkeersdoorstroom. Vrijwel geen macht. Geen coalitievorming.	Vrij weinig belang, een betere doorstroming is gunstig voor hen. Daarnaast is het fijn voor de inwoners van Rotterdam als er zulke gedeeltelijk 'groene' straten komen, omdat dit zorgt voor een beter imago en een aantrekkelijkere stad	Gunstig vanwege een betere doorstroming, verder geen belangen	Gunstig vanwege een betere doorstroming, verder geen belangen
Transporteurs en leveranciers goederen	Leveren en/of transporteren de producten naar de ondernemers	De macht voor de transporteurs en leveranciers is vrij groot. De oplossingen hebben namelijk vooral betrekking op de werkwijze van hen. Daarom kunnen zij ook veel invloed uitoefenen op deze situatie, namelijk of zij dit wel of niet willen doorvoeren. Ook is het niet onwaarschijnlijk dat zij een coalitie zullen vormen met de gemeente, waarvan zij subsidies of andere hulp zullen verwachten.	Door LEVV door te voeren zullen er grote investeringen gedaan worden in nieuwe voertuigen. Deze zullen (gedeeltelijk) bekostigd worden door de transporteurs en leveranciers. Wel zullen op den duur de transportkosten afnemen, wat gunstig is. Daarnaast is het ook gunstig voor het imago van de bedrijven; een 'groene uitstraling' trekt meer klanten.	Gezamenlijk inkopen is een hele belangrijke ontwikkeling voor de transporteurs en leveranciers. Wanneer dit namelijk wordt doorgevoerd, betekent dit dat er gekozen wordt voor minder leveranciers dan in de huidige situatie. Dit betekent dus dat de ene leverancier meer klanten krijgt en de ander er verliest.	Wanneer er gebundeld wordt, betekent dit dat er voor de transporteurs minder werk komt, omdat de ritten efficiënter zullen gebeuren en niet iedereen meer de hele straat door hoeft. Dit kan als nadelig worden gezien, omdat er minder kilometers gemaakt worden, maar dit kan ook gecompenseerd worden meer ritten. Ook hoeven zij zo niet meer de drukke straat/stad in, wat files en tijd scheelt.

Bundelaars	In de nieuwe situatie is dit een nieuwe partij die leveringen bundelt en deze bij meerdere ondernemingen tijdens één levering bezorgt	Belang bij deze verandering. Er ontstaat werkgelegenheid. Zij zullen betaald worden door de winkeliers. Veel macht bij de verandering, zonder hen kan het niet tot stand komen. Coalitievorming zal kunnen ontstaan met de ondernemers, zij zullen deze oplossing uiteraard aanmoedigen. Daarnaast kan er een samenwerking aangegaan worden met de gemeente, m.b.t. subsidies e.d.	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Een groot belang bij deze oplossing. Wanneer deze oplossing namelijk niet wordt doorgevoerd, dan zal deze partij in deze situatie ook helemaal niet bestaan. Wanneer er gekozen wordt om pakketten te gaan bundelen, dan zullen de bundelaars dit werk uitvoeren, een groot belang dus, dat zorgt voor meer werkgelegenheid voor hen.
-------------------	---	--	---------------------	---------------------	---

Impactarea Stakeholders	Imago van de stad	Imago/aantrekkelijkheid van de straat	Verkeersdoorstroom	Parkeergelegenheid in de straat	Laad- en losgelegenheid	Zero-emissiedoelstelling Rotterdam	Werkzaamheden	Kosten Met betrekking tot levering
Winkeliers	Positief	Positief	Positief	Positief	Positief		Negatief	Positief
Gemeente Rotterdam	Positief	Positief	Positief	Positief	Positief	Positief	Negatief	
Klanten ondernemingen			Positief	Positief				
Bewoners	Positief	Positief	Positief	Positief				
Openbaar vervoersdiensten			Positief					
Personen die door de straat heen moeten			Positief					
Transporteurs/leveranciers goederen			Positief	Positief	Positief		Negatief/positief	Negatief
Bundelaars							Positief	Positief

3.1 Belangrijkste stakeholders

De belangrijkste stakeholders met betrekking tot deze situatie zijn de Gemeente Rotterdam, de winkeliers en de transporteurs/leveranciers. Zij krijgen het meeste te maken met wanneer één van de drie oplossingen zal worden ingevoerd. Dit blijkt ook uit bovenstaande stakeholderanalyse, waarbij gezien wordt dat op deze partijen de meeste impactareas van toepassing zijn.

4. Gegevensanalyse

Bij deze gegevensanalyse zal er gekeken worden naar de observaties en enquêtes die zijn uitgevoerd in de Nieuwe Binnenweg. Kort zullen hier de meest opvallende bevindingen worden genoemd. Voor de volledige analyses zal worden verwezen naar bijlage 1.

26 ondernemers hebben de enquête ingevuld, te weten: Lalunin, Opticien ZIEN, Wittetandenwinkel, Calland, Drogisterij De Pil, Nultien, Jordy's Bakery, Vlaamsch Broodhuis, Mirna Telecom, Swanky, Rose Boutique, Pelgrim boeken en muziek, DAS Supermarkt, Tanger Markt, De Wild IJzeren, Damme Interieur, Bella Mersin, La Zia Maria, Sranang, Ekoplaza Rotterdam, Stek de Stadstuinwinkel, Albert Heijn, Wok 24, Boeketterie Binnenweg, Marina Fish en Amara.

Activiteit 1 – 27/28 september 2016

Verdeling voertuigen

Over de gehele dag bezien was het percentage van de bestelauto's het hoogst. In de ochtend waren er minder bestelauto's klein dan in de middag, hoewel er in de ochtend over het algemeen meer voertuigen te zien waren dan in de middag. In de ochtend daarentegen waren er meer grote bestelauto's te zien en de middag minder. Het aantal grote vrachtwagens is in de ochtend meer dan in de middag. Verder waren er in de ochtend ook veel andere voertuigen, zoals gemeentevoertuigen, vuilniswagens e.d. Zie figuur 1 en 2 in bijlage 1.

Het verschil met 28 september is dat er over de gehele dag meer kleine bestelauto's te zien waren in vergelijking met 27 september. De frequentie waarmee dit type voertuig gezien is relatief gezien over de hele dag het grootst. Gemiddeld genomen is de verdeling van het type voertuig min of meer gelijk met de dag daarvoor. zie figuur 3 en 4 in bijlage 1.

Voertuigen per branche per kwartier

Over de gehele dag waren er veel blanco bestelbusjes te zien in de straat. Daarnaast waren er in de ochtend meer voertuigen m.b.t. bouw en installatie e.d. te zien, die in de middag nauwelijks te zien waren. Daarnaast waren er in de ochtend veel voertuigen te zien m.b.t. Retail food, die voornamelijk bestemd waren voor de Albert Heijn, zie figuur 5 in bijlage 1.

In tegenstelling tot 27 september waren er op 28 september veel minder blanco voertuigen te zien. Iets dat wel overeen komt is dat er wederom veel voertuigen te zien zijn uit de bouw&installatiebranche. In de ochtend was er meer retailfood te zien. Over de gehele dag waren er meer logistieke dienstverleners, dit aantal nam in de middag nog meer toe, zie figuur 6 in bijlage 1.

Aantal personenauto's per kwartier

In de grafiek m.b.t. de personenauto's per kwartier zijn pieken en dalen te zien. In de ochtend was er een piek van 8.00 uur tot 9.15 uur. 's Middags is er een nieuwe piek te zien die ontstaat om 15.15 uur, deze blijft hoog en neemt vanaf 17.15 uur heel snel toe tot het einde van de observatietijd, zie figuur 7 in bijlage 1.

Het aantal personenauto's is ongeveer gelijk tussen de beide dagen. De piek die 28 september rond 15.00 uur startte bleef echter wel tot het einde van de metingen die dag op hetzelfde niveau, in tegenstelling tot de dag ervoor waar dit toenam, zie figuur 8 in bijlage 1.

Activiteit 2 – 27/28 september 2016

De geanalyseerde gegevens van activiteit 2 zijn gemiddeldes, genomen uit de observaties van beide dagen.

Voertuigen laden/lossen

Ook voor het laden en lossen is het percentage van de bestelauto klein het grootst, met daarop volgend bestelauto groot, zie figuur 9 in bijlage 1.

Parkeerplaatsen laden/lossen

63,55% van alle laad- en losactiviteit wordt gelost op plaatsen die hier niet voor bestemd zijn ((18+13+37)/107). Deze voertuigen werden geparkeerd op parkeerplaatsen, stoep en weg, wat zorgt voor veel overlast en opstoppingen in de straat, zie figuur 10 in bijlage 1.

Type geleverde goederen

86,92% van de laad- en losactiviteiten waren niet-gekoelde leveringen (93/107). Echter kunnen deze metingen onjuist zijn, omdat dit heel moeilijk te observeren was. Wij verwachten namelijk dat vanwege de vele horecagelegenheden er wel veel gekoelde leveringen zullen zijn, zie figuur 11 in bijlage 1.

Gemiddelde leveringstijd

Op 27 september was de gemiddelde leveringstijd 00:18:31 uur. Op 28 september was deze 00:20:35 uur, wat zorgt voor een gemiddelde leveringstijd van 00:19:33 uur. Er zijn in de Nieuwe Binnenweg tot nu toe geen maximale tijden verbonden aan de laad- en losplaatsen.

Activiteit 3 – enquêtes ondernemers

Onderstaande analyses worden gedaan aan de hand van de informatie die middels enquêtes is verstrekt aan diverse ondernemers in de Nieuwe Binnenweg. Sommige vragen zijn niet ingevuld door alle ondernemers, waardoor de uitkomsten niet optimaal zijn.

Type voorraadaanvulling

63,64% van de voorraadaanvulling wordt bij de ondernemers bezorgd (21/33), zie figuur 12 in bijlage 1.

Leveringsdagen vrachten Nieuwe Binnenweg

76,47% van de leveringen vinden op wisselende dagen plaats (13/17), zie figuur 13 in bijlage 1.

Leveranciers

41,18% (7/17) van alle leveringen worden gedaan door leveranciers uit de eigen keten. De overige 58,82% (10/17) van de leveringen wordt verzorgd door algemene postkoeriers als UPS, DHL, DPD, GSL en PostNL. Deze vrachten hebben een goede mogelijkheid tot bundelen, zie figuur 14 in bijlage 1.

Frequentie laden en lossen

De bevoorrading van de bedrijven gebeurt met een hele wisselende frequentie. Het hoogste aantal is 1 à 2 keer per week. Verder wordt er over het algemeen bij alle ondernemers wel iedere week geleverd, met een aantal kleine uitzonderingen, zie figuur 15 in bijlage 1.

Manier waarop producten worden aangeboden

De manier waarop producten worden aangeboden is voornamelijk divers, wat inhoudt dat er van verschillende manieren gebruik wordt gemaakt. Daarnaast worden er ook veel producten geleverd in dozen, zie figuur 16 in bijlage 1.

Type voertuig bij laden en lossen

Het type voertuig waarmee leveringen worden verzorgd is gelijkmatig verdeeld over de verschillende vervoerstypes, namelijk: bestelbus, vrachtwagen, personenauto en diverse vervoersmiddelen, zie figuur 17 in bijlage 1.

Verkeersdrukte

Uit de enquête blijkt dat 71,42% (15/21) van de ondervraagden hinder ondervindt van de verkeersdrukte in de straat, zie figuur 18 in bijlage 1.

Activiteit 4 – huidige activiteiten leveranciers Nieuwe Binnenweg

Bij deze activiteit is gekeken naar wat de leveranciers van de Nieuwe Binnenweg nu doen met betrekking tot de mogelijke oplossingen bundelen, gezamenlijk inkopen en licht elektrisch vrachtvervoer. Voor de uitwerking hiervan wordt verwezen naar bijlage 2.

Gemeten succesfactoren

Oplossing	Operationeel/commercieel	Factor	Essentie	Meetbaar	Toepasbaar
LEVV	Operationeel	Capaciteit	Belangrijk	Ja	Toepasbaar. Er rijden veel bestelbussen door de straat, dus capaciteit is groot genoeg.
	Operationeel	Type product	Zeer belangrijk	Ja	Uit observatie bleek dat er weinig koelproducten geleverd werden. Maar deze waarneming betwijfelen wij, omdat er veel horecagelegenheden zijn.
	Operationeel	Parkeermogelijkheden/Congestie	Belangrijk	Ja	De hoeveelheid voertuigen zal gelijk blijven, omdat er nu ook veel met bestelbussen gereden wordt. Dit zorgt niet voor verbetering van doorstroom/parkeergelegenheden.
	Operationeel	Geluidsoverlast	Belangrijk	Ja	LEVV zorgt voor minder geluidsoverlast.
Bundelen	Operationeel	Openingstijden	Belangrijk	Ja	Dit is mogelijk, vanuit de HUB zal dit op elkaar afgestemd worden + kleine pakketjes in een pakketautomaat.
	Operationeel	Type vervoer	Belangrijk	Ja	Er rijden veel bestelbussen. Het is dus handig als deze gebundeld worden.
	Operationeel	Type product	Zeer belangrijk	Ja	Veel dezelfde type producten worden er geleverd. Voornamelijk niet gekoeld.
	Operationeel	Congestie/parkeergelegenheden	Zeer belangrijk	Ja	De hoeveelheid voertuigen in de straat zal afnemen.
Gez. inkopen	Operationeel	Enthousiasme winkeliers	Zeer belangrijk	Ja	Winkeliers willen hier niet aan meewerken.
	Operationeel	Congestie/parkeergelegenheden	Zeer belangrijk	Ja	Er zullen minder voertuigen in de straat komen, omdat er gebruik wordt gemaakt van dezelfde leveranciers.
	Operationeel	Producten	Zeer belangrijk	Ja	Veel specifieke producten, bijv. veel buitenlandse horecagelegenheden.

Groen = mate van toepasbaarheid is hoog

Geel = mate van toepasbaarheid is ergens van afhankelijk

Rood = mate van toepasbaarheid is laag

→ Bundelen is de beste oplossing, hier zijn de meeste vlakken groen.

5. SWOT analyse

Leveranciers

Sterkten	Zwakten
Er kunnen verschillende diensten worden aangeboden.	Er is sprake van hevige concurrentie.
Kunnen zich onderscheiden van andere leveranciers.	Weinig laad- en losplekken bij de Nieuwe Binnenweg.
-	De leveranciers hebben een zwakke positie tegenover de ondernemingen wanneer er gezamenlijk wordt ingekocht door de ondernemingen. Ze kunnen hierdoor klanten verliezen, omdat andere leveranciers de voorkeur kunnen krijgen.
Kansen	Bedreigingen
Parkeergelegenheid	Door het bundelen zullen er minder leveranciers optreden. De grote leveranciers nemen de diensten over.
Veiligheidsniveau	Wanneer er een nieuwe dc gebouwd moet worden, zullen er hoge kosten gemaakt worden door de leveranciers.
Er ontstaat meer werkgelegenheid wanneer er een dc wordt gebouwd.	Door het bouwen van een nieuwe dc zullen de taken van de leveranciers uitgebreid worden en dit gaat ten koste van de kerntaken.
Er kan een efficiëntere planning worden gemaakt, doordat er minder momenten zijn voor de leveringen en de beladingsgraad van de vrachtauto's worden beter benut.	-

Winkeliers

Sterkten	Zwakten
Door het gezamenlijk inkopen hebben de winkeliers een sterke positie tegenover de leveranciers.	Weinig parkeergelegenheid voor de klanten.
	Veel concurrentie, vooral de horecasector.
Kansen	Bedreigingen
Kosten verlaging doordat de kwantumkorting wordt toegepast.	De winkeliers staan niet open voor samenwerking met andere ondernemingen, want ze zien elkaar meer als concurrent dat vrienden.
Veiligheidsniveau	
De verkeersdrukke neemt af, omdat er met minder vrachtauto's wordt geleverd.	
Minder brandstofverbruik door het gebruik van het licht elektrisch vrachtvervoer en ook doordat er minder vrachtauto's wordt gebruikt.	

Gemeente Rotterdam

Sterkten	Zwakten
De gemeente Rotterdam heeft veel macht in het gebied.	De gemeente Rotterdam heeft geen goede relatie met de ondernemingen bij de Nieuwe Binnenweg.
Kansen	Bedreigingen
Door het gebruik van het licht elektrisch vrachtvervoer wordt er minder CO2 uitstoot gerealiseerd en dit past in de visie van de gemeente Rotterdam.	Wanneer de ondernemingen gezamenlijk inkopen bij een leverancier, bestaat de bedreiging dat de kleinere leveranciers hier de dupe van worden. Dit zorgt ervoor dat de werkloosheid stijgt.

Hieronder is een SWOT- analyse gemaakt op basis van de logistieke trend “Bundelen”.

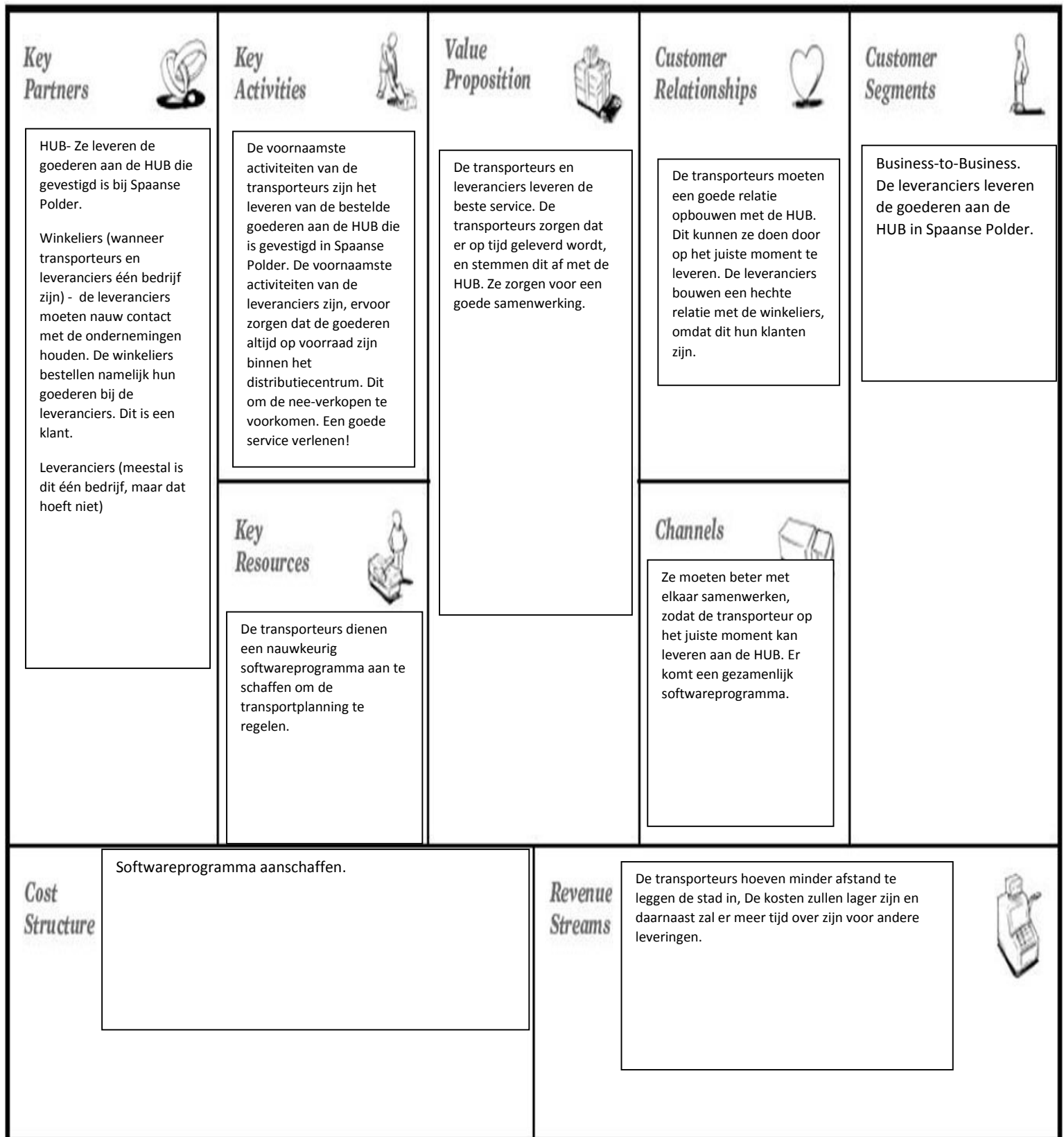
Sterkten	Zwakten
<p>86,92% van de laad- en losactiviteiten waren niet-gekoelde leveringen (93/107).</p> <p>86% van de producten worden op een zodanige manier aangeboden, waarbij het mogelijk is om de type producten te bundelen (dozen, colli, plastic zakken, kratten en rolcontainers)</p> <p>63,64% van de voorraadaanvulling wordt bij de ondernemers bezorgd (21/33)</p> <p>58,82% (10/17) van de leveringen wordt verzorgd door algemene postkoeriers als UPS, DHL, DPD, GSL en PostNL</p>	<p>Uit de enquêtes is gebleken dat de ondernemers niet openstaan voor een samenwerkingsverband met betrekking tot bundelen.</p> <p>76% van de leveringen worden niet op vaste dagen geleverd. Er is geen continuïteit in het leveren van goederen.</p> <p>41,18% (7/17) van alle leveringen worden gedaan door leveranciers uit de eigen keten.</p> <p>Het type voertuig waarmee leveringen worden verzorgd is gelijkmatig verdeeld over de verschillende vervoerstypes, namelijk: bestelbus, vrachtwagen, personenauto en diverse vervoersmiddelen</p> <p>Groot verschil in openingstijden.</p>
Kansen	Bedreigingen
<p>Bijdrage aan duurzaam ondernemen.</p> <p>Pakketautomaten</p> <p>Licht elektrisch fietsvrachtvervoer</p>	<p>De flexibiliteit. De winkeliers kunnen op ieder moment van de dag een bestelling plaatsen.</p> <p>Hoge investeringskosten.</p> <p>Ontwikkeling van technologische innovaties blijven achter</p>

6. Canvas model

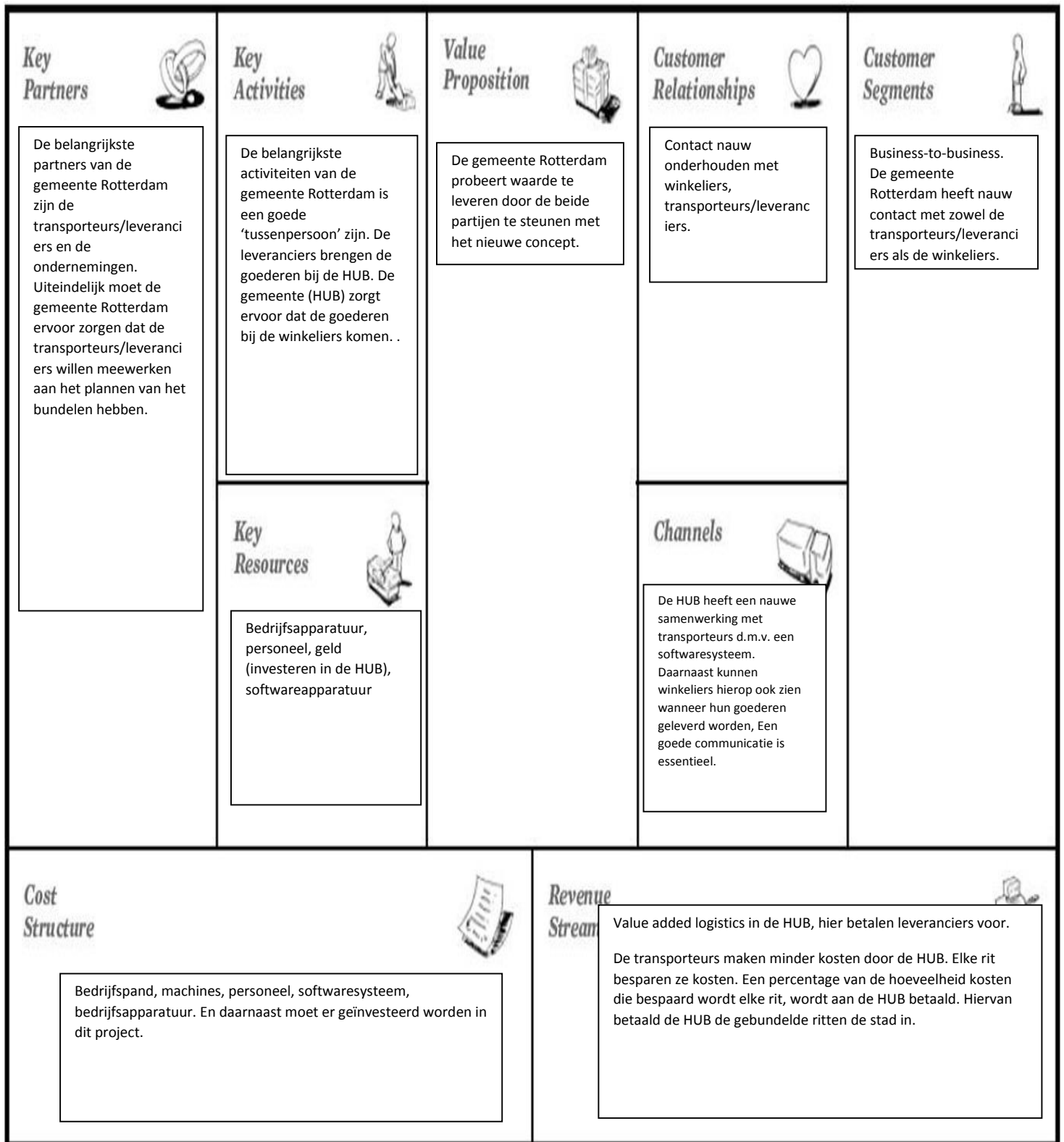
Inleiding

Uit de stakeholderanalyse is er geconcludeerd dat de belangrijkste stakeholders binnen dit onderzoek de transporteurs, de leveranciers en de winkeliers zijn.

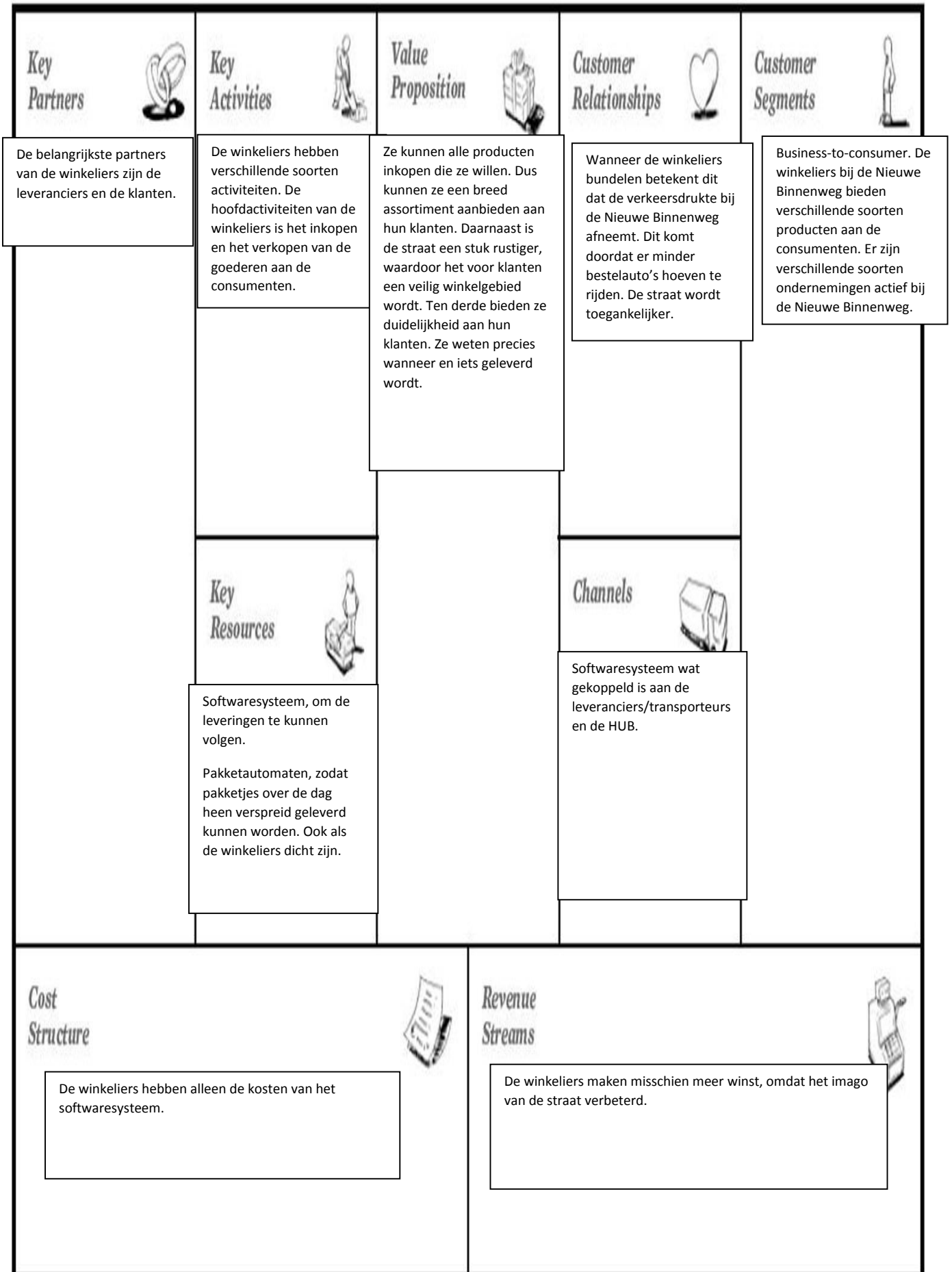
Transporteurs/leveranciers



Gemeente Rotterdam



Winkeliers



7. Knelpunten en advies

Knelpunten

Met behulp van de observaties die in de afgelopen tijd zijn gedaan en de succesfactoren die hieraan gekoppeld zijn, komen er enkele sterktes en zwaktes (knelpunten) naar voren. Deze zullen nu worden benoemd.

Algemeen

- ▶ Gemeente verricht veel werkzaamheden in de ochtend, bijvoorbeeld: schoonmaakdienst gemeente;
- ▶ Afval wordt door ongeveer zes verschillende partijen opgehaald, dit zorgt voor veel grote vervoersmiddelen in de straat;
- ▶ Uit de observaties bleek dat er bij het kruispunt van de Nieuwe Binnenweg met de Heemraadsingel vaak onduidelijkheden waren, die zouden kunnen leiden tot verkeersongevallen, omdat rechts hier voorrang heeft.



Licht Elektrisch Vrachtvervoer

- ▶ Wegens de grote hoeveelheid aan horecagelegenheden verwachten wij dat er veel gebruik gemaakt wordt van gekoelde leveringen. Om Licht Elektrisch Vrachtvervoer toe te passen moet het vrachtvervoer hierbij dus ook gekoeld kunnen worden;
- ▶ De parkeermogelijkheden en de congestie zullen niet verbeteren, wanneer de hoeveelheid van de vervoersmiddelen hetzelfde blijft;
- ▶ Om Licht Elektrisch Vrachtvervoer toe te passen zijn grote investeringen nodig. De gemeente kan hier een grote rol in spelen. Dit kan in samenwerking zijn met leveranciers, maar het is niet zeker of zij hiervoor openstaan;
- ▶ Er zullen oplaadpunten in de straat geplaatst moeten worden, om de voertuigen van energie te voorzien. Ook hier is wederom een investering voor nodig.

Bundelen

- ▶ De levertijden en openingstijden zullen op elkaar afgestemd moeten worden, omdat de levering van de goederen op één moment van de dag zal gebeuren.
Voorbeeld: Een koffiebar opent om 8.00 uur 's ochtends zijn deuren, terwijl een café pas om 13.00 uur opent. Er zal dus tussen 8.00 uur en 13.00 uur niet bij beide winkels geleverd kunnen worden.
Daarnaast zullen de leveringen wel over de dag verdeeld moeten worden, om zo een toenemende congestie te voorkomen, met bijkomende parkeerproblemen;
- ▶ Ook bij deze oplossing zijn er weer veel investeringen nodig. Zo moet er een HUB worden gebouwd en ingericht, moet er personeel worden aangesteld, IT-systemen worden aangeschaft, evenals vervoersmiddelen, etc.;
- ▶ Type product is ook van belang bij bundelen. De goederen voor bijvoorbeeld een meubelzaak kunnen niet met dezelfde levering worden bezorgd als die van de gekoelde producten van Albert Heijn. Dit hoeft echter geen knelpunt te zijn, want er zijn al oplossingen waarbij een vrachtwagen in twee gedeeltes gesplitst kan worden, namelijk gekoeld en ongekoeld.
- ▶ Uit de enquêtes is gebleken dat de ondernemers niet openstaan voor een samenwerkingsverband met betrekking tot bundelen.

Gezamenlijk inkopen

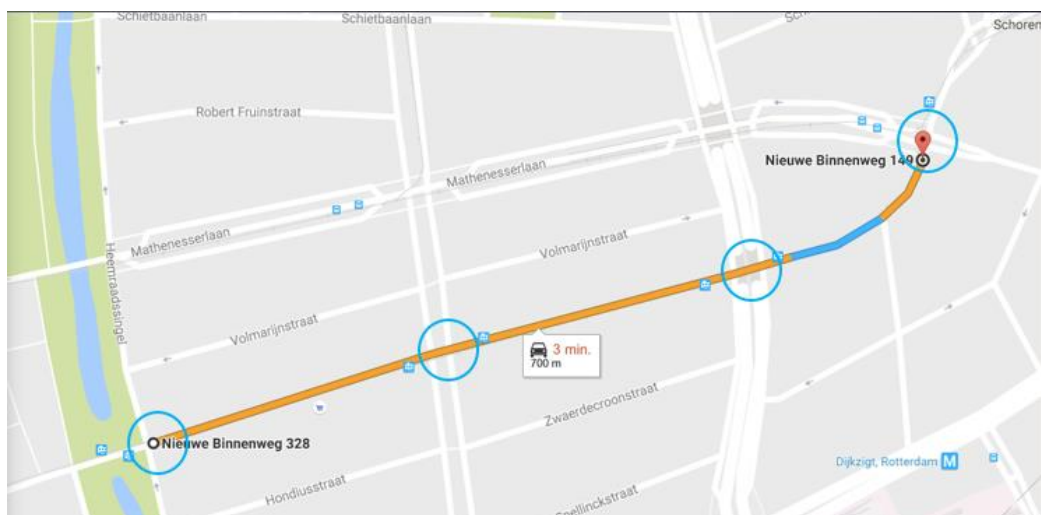
- ▶ Uit de enquêtes is gebleken dat de ondernemers niet openstaan voor een samenwerkingsverband met betrekking tot gezamenlijk inkopen, hier is meer vertrouwen voor nodig dat nu nog niet aanwezig is;
- ▶ Er moeten mensen aangesteld worden om deze zaken goed te laten verlopen, dit kost tijd en geld;
- ▶ Deze oplossing zal de concurrentiestrijd doen toenemen. Wanneer de ondernemers meer dezelfde producten krijgen, zullen ze zich op een andere manier moeten onderscheiden, toenemende concurrentie dus;
- ▶ Er zal gezamenlijk gekozen moeten worden voor enkele leveranciers, dit kan onenigheid veroorzaken;
- ▶ Om gezamenlijk te kunnen inkopen moet men wel dezelfde producten aanbieden. Hierdoor zal er dus ook gekeken moeten worden naar welke ondernemers kunnen samenwerken.

Advies

Naar aanleiding van alle analyses en observaties zullen er nu adviezen gegeven worden met betrekking tot de problematiek in de Nieuwe Binnenweg.

Algemeen

- ▶ Op de kruising van de Nieuwe Binnenweg met de Heemraadsingel zou een rotonde geplaatst kunnen worden om de doorstroom en de verkeersveiligheid te bevorderen;
- ▶ Waar het afval nu door ongeveer zes verschillende vervoerders wordt opgehaald, zou dit gereduceerd kunnen worden tot maximaal twee vervoerders. Daarnaast moet dit niet in de spitsuren worden opgehaald, omdat dit leidt tot congestie. Een betere mogelijkheid zou 's middags of 's nachts zijn. Deze mogelijkheid komt de doorstroom ten goede en door grootschalige contracten kan dit goedkoper uitvallen voor de ondernemers;
- ▶ De vele gemeentelijke diensten die zich door de Nieuwe Binnenweg begeven, kunnen beter ook niet in de spitsuren gaan rijden, maar beter 's middags of 's nachts;
- ▶ Het gedeelte van de Nieuwe Binnenweg waar de meeste horecagelegenheden zitten is het gedeelte tussen de kruising met de Heemraadsingel en de Mathenesserlaan. Voor de horecagelegenheden is het vele verkeer in de spits 's avonds erg hinderlijk. Om het imago van de straat te verbeteren raden wij aan om dit gedeelte autovrij te maken tussen 16.00 uur en 23.00 uur. Hierbij zullen de kruispunten vrij gehouden worden voor verkeer, zoals aangegeven is op onderstaande afbeelding;



Licht Elektrisch Vrachtwoer i.c.m. bundelen

In de Nieuwe Binnenweg worden veel leveringen gedaan met blanco bestelbussen. Daarnaast is de diversiteit aan type producten die hier geleverd worden niet heel groot, door de vele horecagelegenheden. Het is dus makkelijk om een gekoeld voertuig te vullen. Verder is de doorstroom in de straat slecht en zijn er weinig laad- en losplaatsen, die veel congestie opleveren.

Wij raden aan om bundelen toe te passen voor de ondernemers in de Nieuwe Binnenweg. Dit concept zal niet voor alle ondernemers toepasbaar zijn, zoals bijvoorbeeld de Albert Heijn die eigen leveranciers heeft. Er zal een HUB gebouwd moeten in de Spaanse Polder te Rotterdam. Hier kunnen leveranciers hun producten afleveren en vanuit daar kunnen deze producten gebundeld worden en de stad in gebracht worden. Dit zorgt voor efficiëntere leveringen en een betere doorstroming in de straat/stad. Vanuit de HUB zullen er diverse vervoersmiddelen rijden, namelijk:

- De elektrische vrachtfiets; een dergelijk concept wordt nu al toegepast in de Amsterdam door het bedrijf Foodlogica (foodlogica.com, 2016). De afstand tussen de Spaanse Polder en de Nieuwe Binnenweg is zo klein dat producten niet persé gekoeld hoeven te worden. Wanneer dit wel noodzakelijk is, kan er gebruik worden gemaakt van andere vervoersmogelijkheden. In de toekomst is er wellicht een mogelijkheid tot het gebruik van gekoelde elektrische vrachtfietsen;
- Licht Elektrisch Vrachtwoer; vanuit de HUB zullen ze ook met licht elektrische voertuigen gaan rijden, wegens de hoge kosten zullen dit er langzaam steeds meer worden. Deze zullen gebruikt worden voor grote leveringen als voor supermarkten en meubelzaken en voor gekoelde leveringen. Omdat er op het moment van schrijven nog niet veel elektrische vrachtwagens zijn die ook gekoeld leveren, kunnen er bij aanvang van deze oplossing ook gewone vrachtwagens ingezet worden. Hier zal sowieso sprake van zijn in het begin, omdat het aanschaffen van Licht Elektrisch Vrachtwoer hoge kosten met zich meebrengt.

Daarnaast raden wij het aan om te gaan werken met pakketautomaten, die bijvoorbeeld PostNL nu al gebruikt. (nos.nl, 2016). Deze zou in of buiten de straat geplaatst kunnen worden. In zo'n automaat kunnen bijvoorbeeld ook 's nachts of buiten de openingstijden pakketten geleverd worden, dit komt de doorstroom dus ten goede. In deze automaten kunnen kleinere pakketten geleverd worden, en in de toekomst eventueel ook met koelfunctie.



Value Added Logistics

Een mogelijkheid voor de HUB zou zijn om Value Added Logistics toe te passen. Dit houdt in dat de goederen die hier geleverd worden hier nog een extra waarde krijgen, door diverse handelingen die hier worden toegevoegd. Op deze manier kan dit extra opbrengsten opleveren voor de HUB, waardoor deze hoge kosten beter gedekt kunnen worden.

Uit de enquêtes bleek dat de ondernemers nauwelijks openstaan voor bundelen. Hier zullen ondernemers echter weinig van merken, de leveranciers regelen dit zelf en de ondernemers hebben hier weinig inspraak in. Bovenstaande oplossingen zorgen ervoor dat laad- en lostijden verdeeld worden over de dag en afgestemd worden op elkaar. Dit zorgt voor:

- > Minder parkeerproblemen
- > Betere doorstroming
- > Minder goederenvervoer
- > Efficiëntere levering

Duplicerbaarheid en opschaling

Er zullen enkele factoren genoemd worden die van belang zijn om de oplossing bundelen te kunnen dupliceren of op te schalen.

Duplicerbaarheid

Bij dupliceren gaan we uit van het dupliceren van deze oplossing naar andere straten in Rotterdam. Om het hier ook toe te kunnen passen, moet er onder andere naar de volgende factoren worden gekeken:

- Is er dezelfde verkeersproblematiek, dus weinig laad- en losplaatsen. Veel drukte in de straat, waardoor grote congestie ontstaat;
- Welke ondernemers zitten er in de straten, welke goederen krijgen ze geleverd;
- Welke leveranciers leveren hier;
- Wie zijn de stakeholders;
- Wat zijn de ervaringen van de ondernemers;
- Is bundelen hier wel relevant, of kan er beter een andere oplossing worden toegepast.

Opschalen

Bij opschalen gaan we uit van het opschalen van deze oplossing naar andere steden. Om het hier ook te kunnen toepassen, moet er onder andere naar de volgende factoren worden gekeken:

- Hoe groot is de stad, is het rendabel om deze oplossing toe te kunnen passen;
- Is er dezelfde verkeersproblematiek in de stad, dus weinig laad- en losplaatsen, waardoor grote congestie ontstaat;
- Zijn er mogelijkheden tot, of bestaan er als HUB's in de stad;
- Van welke vervoersmiddelen wordt er gebruik gemaakt bij het laden en lossen;
- Zijn het veelal dezelfde leveranciers die laden en lossen;
- Wil de plaatselijke overheid meewerken bij dit project;
- Wie zijn de stakeholders.

8. Conclusie

Naar aanleiding van de vraag van de gemeente Rotterdam om te kijken naar de problematiek in de Nieuwe Binnenweg in Rotterdam, is er gestart met het uitvoeren van een aantal observaties. Zo is er gekeken naar de vervoersmiddelen die door de straat heen gaan en onder andere ook naar het laden en lossen. Verder is er in gesprek gegaan met enkele ondernemers om te ondervinden wat zij doen, maar ook wat zij vinden van de straat.

Met de gegevens uit de analyses en enquêtes van de ondernemers zijn er diverse analyses gedaan. Uit deze analyses bleken verschillende dingen, zoals bijvoorbeeld dat er weinig laad- en losplaatsen zijn, die zorgen voor veel congestie, waar ook de ondernemers erg veel last van ondervinden. Ook bleek dat er veel goederen worden bezorgd met blanco vervoersmiddelen en dat het veelal ongekoelde leveringen zijn. Daarnaast is er ook een stakeholderanalyse, een swot-analyse en een business canvas model opgesteld. Hierbij is er gekeken naar de belanghebbenden, de sterktes en de zwaktes en de invloed op diverse punten.

Vervolgens is gekeken of het wellicht een mogelijkheid zou zijn om één van oplossingen (gezamenlijk inkopen, bundelen, of Licht Elektrisch Vrachtvervoer) in de toekomst toe te gaan passen. Dit is gedaan aan de hand van de succesfactoren die vooraf zijn opgesteld. Bij iedere mogelijke oplossing zijn succesfactoren opgesteld, waarvan later is gekeken of deze ook daadwerkelijk zijn gemeten of meetbaar waren en of ze toepasbaar waren.

Uit al deze informatie bleek dat het bundelen van de leveringen in de Nieuwe Binnenweg de beste oplossing is voor de problematiek in de Nieuwe Binnenweg. Hierbij is er als advies gegeven om voor wellicht heel Rotterdam, of voor meerdere straten, een HUB te plaatsen in bijvoorbeeld de Spaanse Polder te Rotterdam. Zo'n HUB zal dienen als een centraal laad- en lospunt in een distributienetwerk van waaruit goederen verder worden verstuurd. Alle leveranciers zullen hun goederen dus niet meer bij de ondernemers zelf brengen, maar bij dit distributiecentrum, waar de leveringen gebundeld zullen worden en vervolgens verder worden getransporteerd. Hierbij zal ook Licht Elektrisch Vrachtvervoer worden geïntroduceerd, waardoor de goederen met elektrische vrachtwagens of vrachtfietsen in de Nieuwe Binnenweg gebracht zullen worden.

Deze oplossing heeft veel voordelen, met bovenal een betere doorstroming als resultaat, wat erg gunstig is voor diverse stakeholders. Daarnaast zorgt dit ook voor een betere bereikbaarheid, efficiëntere leveringen en minder uitstoot van schadelijke stoffen als CO₂. Er zijn echter wel investeringen nodig vanuit diverse hoeken. Daarnaast zijn er nog enkele adviezen gegeven over pakketautomaten en gezamenlijke afvalinzameling, die mogelijk samen een goede oplossing kunnen vormen voor de problematiek in de Nieuwe Binnenweg.

9. Bronvermelding

AB-Inbev (2016). *AB Inbev in Nederland*. Geraadpleegd op 4 oktober 2016, van: <http://www.ab-inbev.nl/ab-inbev-in-nederland.html>

AB-Inbev (6 juni 2014). *Persbericht*. Geraadpleegd op 4 oktober 2016, van: <http://www.ab-inbev.nl/entity-file/entity/documents/field/file/instance/11/locale/1/release/94>

Admin (2010). Binnenstadservice Rotterdam van start. <http://www.binnenstadservice.nl/2010/09/20/binnenstadservice-rotterdam-van-start/>

ALICE/ERTRAC (2015), Urban freight research roadmap, ALICE/ERTRAC Urban Mobility WG.

DeliXL (2015). *Duurzaamheidsverslag 2015*. Geraadpleegd op 4 oktober 2016, van: <https://view.publitas.com/deli-xl/duurzaamheidsverslag-2015/page/3>

Bakker, F. d. (2016, september 9). *Logistiek.nl*. Opgehaald van www.logistiek.nl: <http://www.logistiek.nl/duurzaamheid/nieuws/2016/9/ron-van-duin-wordt-lector-haven-en-stadslogistiek-101147358>

Braem, L. (2016). *Addaxmotors*. Opgehaald van [Addaxmotors.nl](http://www.addaxmotors.com/nl/nieuws/addax-in-de-pers/): <http://www.addaxmotors.com/nl/nieuws/addax-in-de-pers/>

DHL (2016). Groene oplossingen. http://www.dhl.nl/nl/over_ons/groene_oplossingen.html
Duurzaambedrijfsleven.nl (2014). Elektrisch transports maakt rotterdam schoner. <http://www.duurzaambedrijfsleven.nl/mobiliteit/3157/elektrisch-transport-maakt-rotterdam-schoner>

Dichtbij. (2014). <http://www.dichtbij.nl/rotterdam-centrum-noord/regio/artikel/3604819/wegpiraten-op-nieuwe-binnenweg-stevig-aangepakt-.aspx>.
Dichtbij. Opgehaald van [dichtbij.nl](http://www.dichtbij.nl).

Externe analyse. (2016, September 18). Opgehaald van www.intemarketing.nl: <http://www.intemarketing.nl/marketing/analyses/externe-analyse>

010 Green Deal (2015). *Green Deal 010 Zero Emission Stadslogistiek*. <http://www.010greendeal.nl>

Heineken (2012). *Duurzaamheidsverslag Heineken Nederland 2012*. Geraadpleegd op 4 oktober 2016, van: [file:///C:/Users/thirz/Downloads/DuurzaamheidsverslagHNL2012lowres%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/thirz/Downloads/DuurzaamheidsverslagHNL2012lowres%20(1).pdf)

Heineken (2013). *Heineken jaaroverzicht*. Geraadpleegd op 4 oktober 2016, van: <https://solutions.vwdservices.com/products/documents/0dffb5b5-3831-4056-ab56-745ead316ed3/?c=Q9I7ISwDYMnQFOsHVLENkeAdRVyfyfKpSsj4pvoJN54CEWkAW6UP8fObmIRM>

HEINEKEN. (2016). *Heineken*. Opgehaald van www.Heineken.nl.

Interne analyse. (2016, September 18). Opgehaald van www.intemarketing.nl: <http://www.intemarketing.nl/marketing/analyses/interne-analyse>

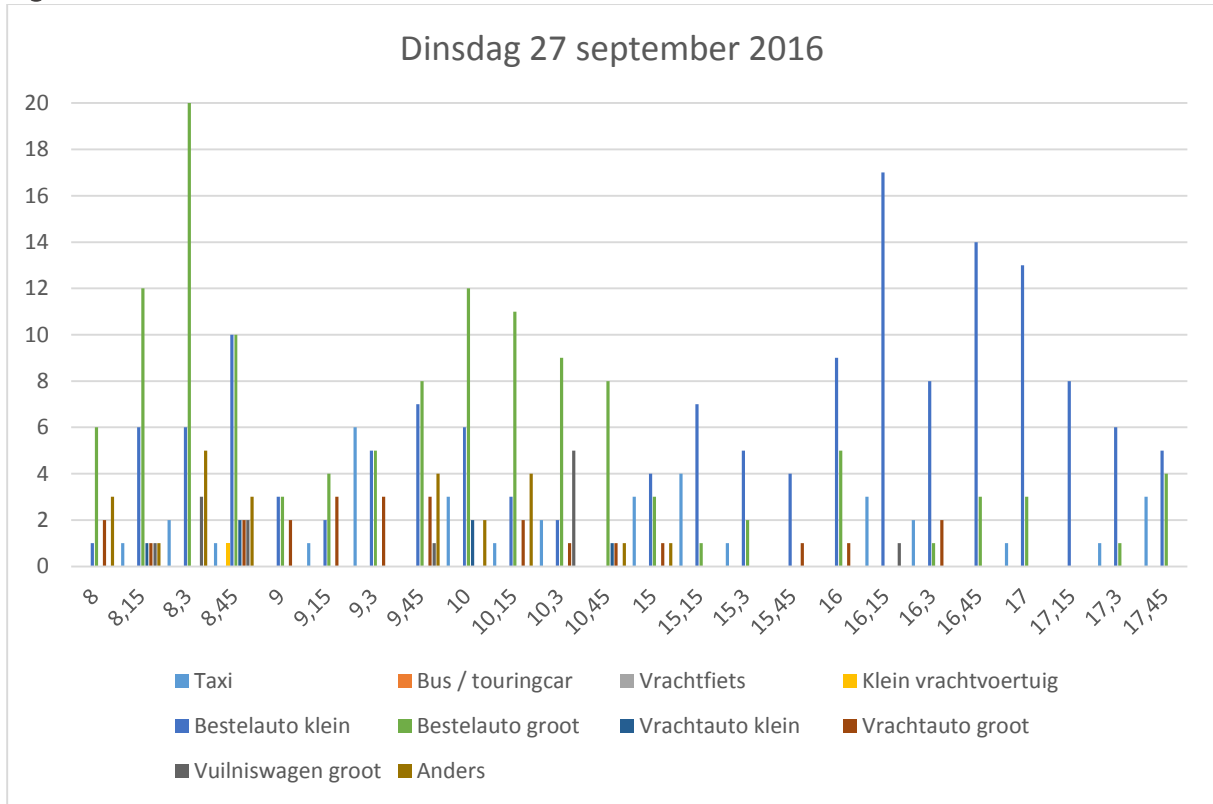
marketingportaal. (2016). <https://www.marketingportaal.nl/modellen-strategieen/marketingmix>.
Opgehaald van marketingportaal.nl.

- Metro. (2016). Rotterdamse-nieuwe-binnenweg-sneller-aanpakken. *Metro*, <http://www.metronieuws.nl/nieuws/rotterdam/2016/06/rotterdamse-nieuwe-binnenweg-sneller-aanpakken>.
- 123management. (2016). http://123management.nl/0/010_strategie/a120_strategie_07_swot.html. Opgehaald van 123management.nl.
- MDS Transmodal (2012). DG MOVE European Commission: Study on Urban Freight Transport, European Union
- Porter vijfkrachtenmodel*. (2016, September 18). Opgehaald van www.intemarketing.nl: <http://www.intemarketing.nl/marketing/modellen/porter-vijfkrachtenmodel>
- Ronde K. (2014). Transporteur Breytner biedt elektrisch stedelijk vrachtvervoer. <http://energeia.nl/nieuws/784987-1607/transporteur-breytner-biedt-elektrisch-stedelijk-vrachtvervoer>
- Simon Loos (2016). *Innovatie, kwaliteit & MVO. Geraadpleegd op 4 oktober 2016, van: <https://www.simonloos.nl/simon-loos/innovatie-kwaliteit-mvo/>*
- Simon Loos (2016). *Transport. Geraadpleegd op 4 oktober 2016, van: <https://www.simonloos.nl/diensten/transport/>*
- Sligro (2016). Wat we doen. <http://www.sligro.nl/over-sligro/verantwoord-ondernemen/wat-wedoen.htm>
- Taniguchi, E., Thompson, R.G., & Yamada, T. (2015). New opportunities and challenges for City logistics. Proceedings International Conference on City Logistics 2015.
- UPS (2016). Duurzaamheid. <https://www.ups.com/content/nl/nl/bussol/browse/cat/decision.html?WT.svl=SolHeader>
- Varol. (2016). *Project Haven en Stad*. Rotterdam.
- Varol, O. (2016). *Fietsen op Zuid 1*. Rotterdam.

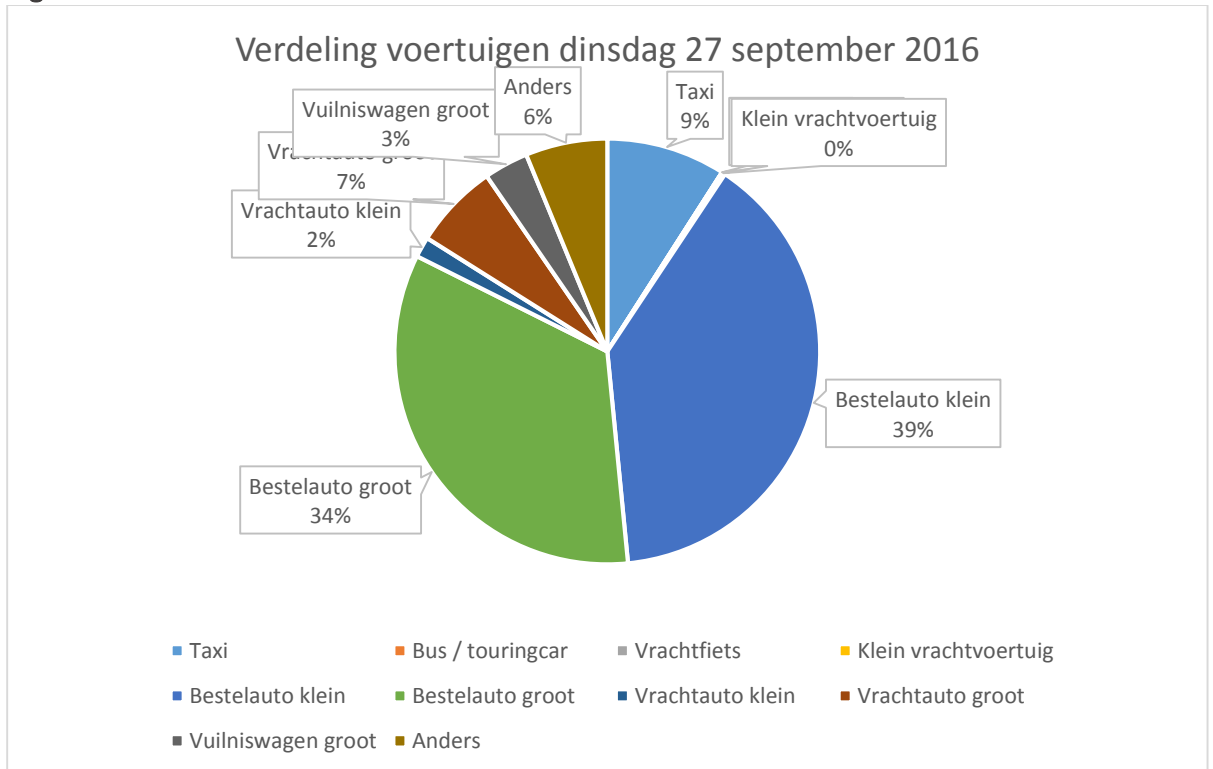
10. Bijlagen

Bijlage 1 – gegevensanalyses

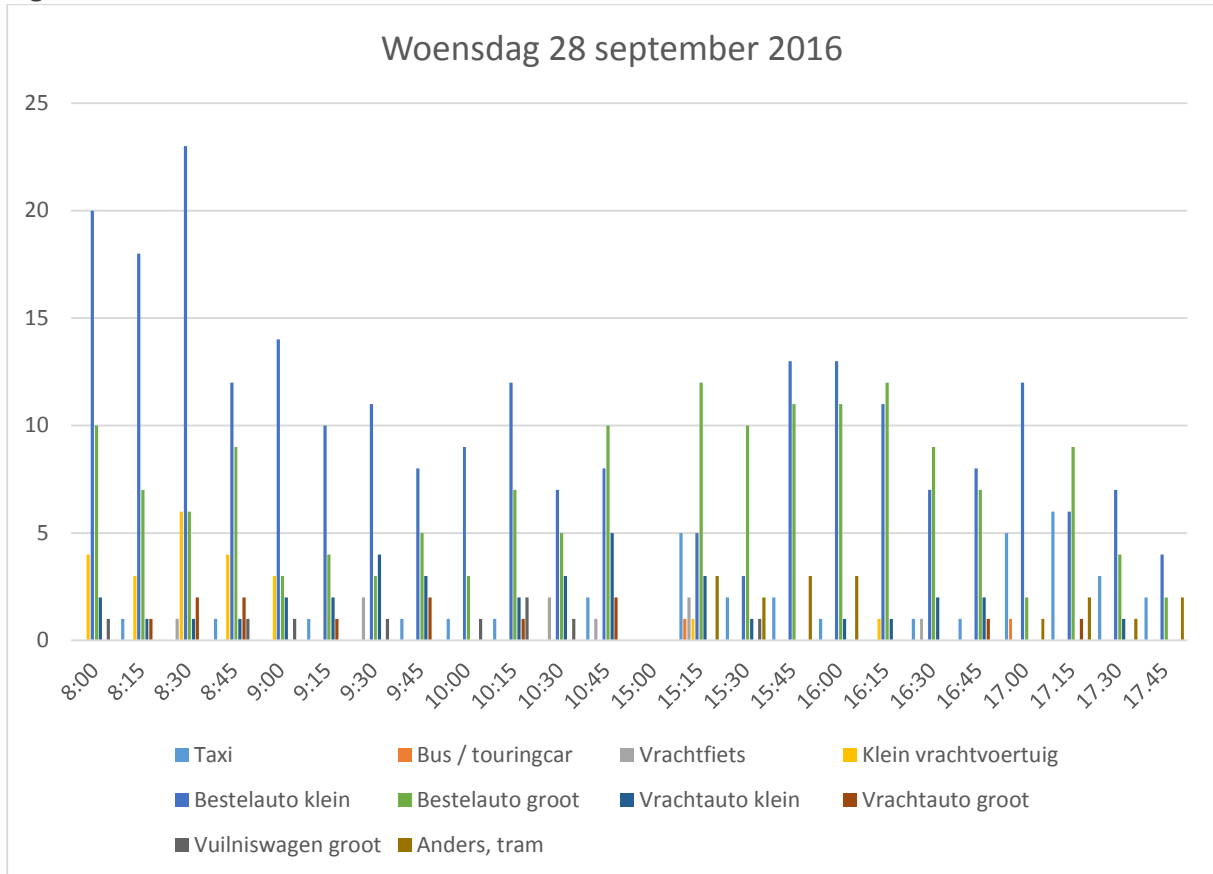
Figuur 1



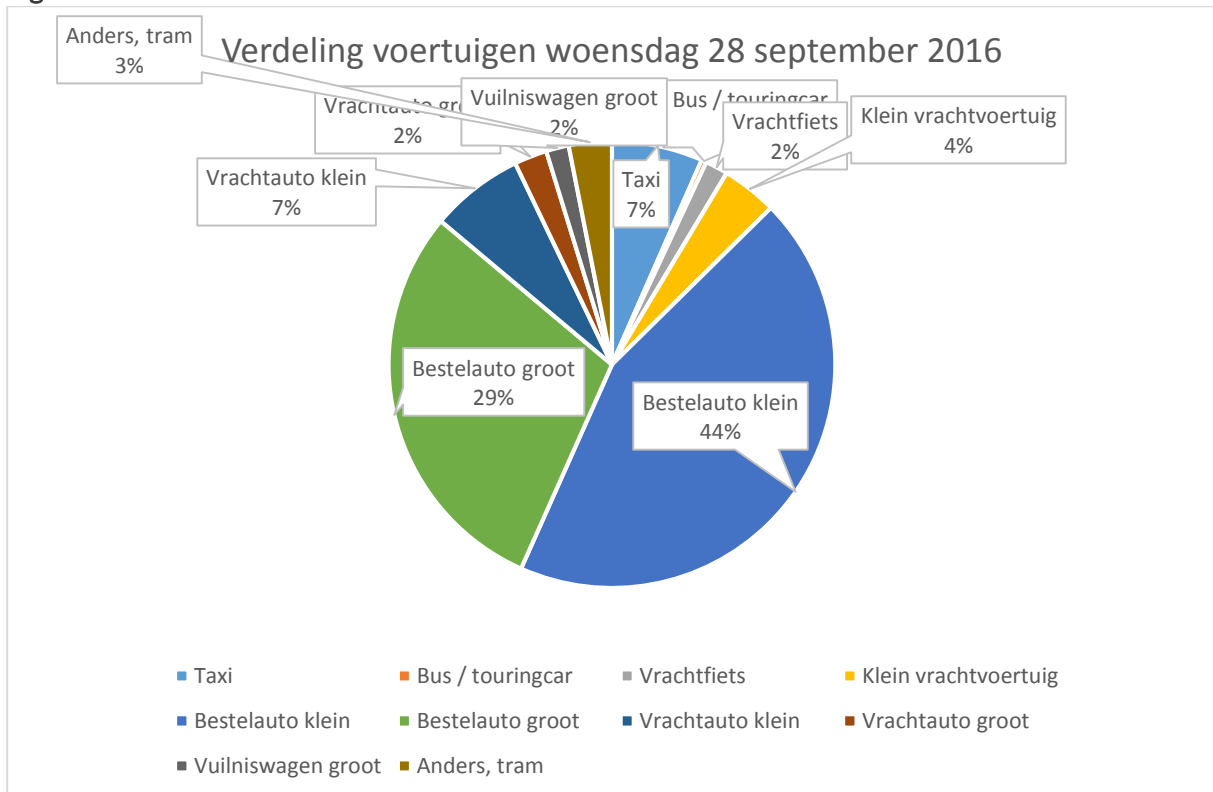
Figuur 2



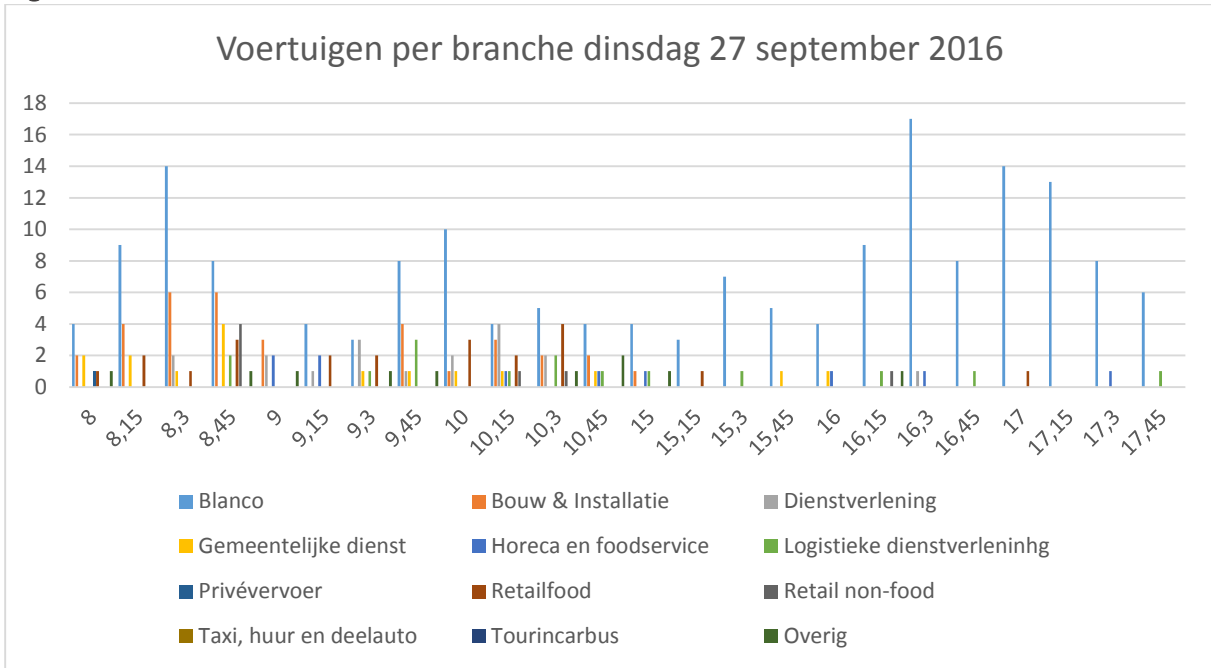
Figuur 3



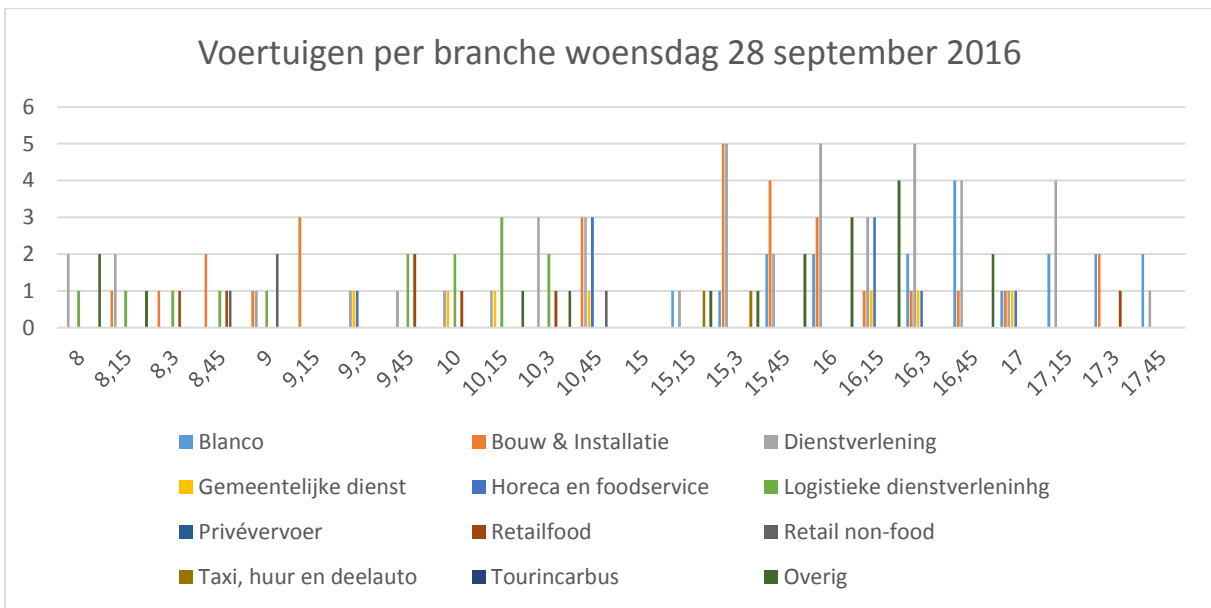
Figuur 4



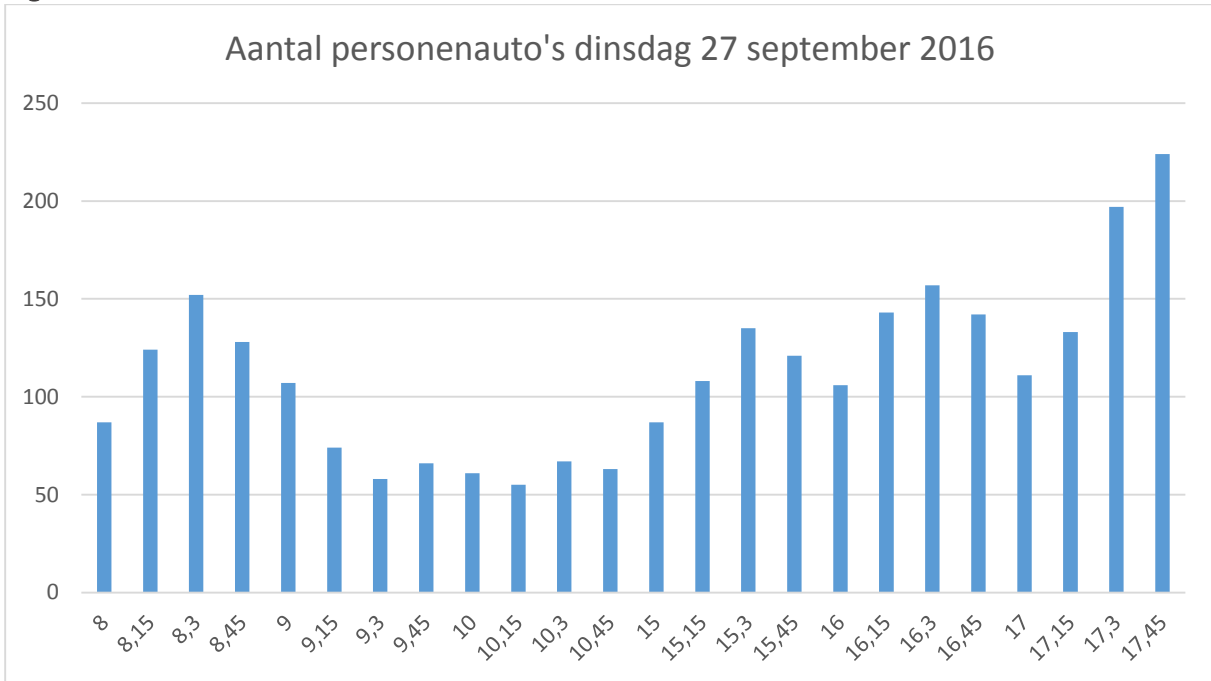
Figuur 5



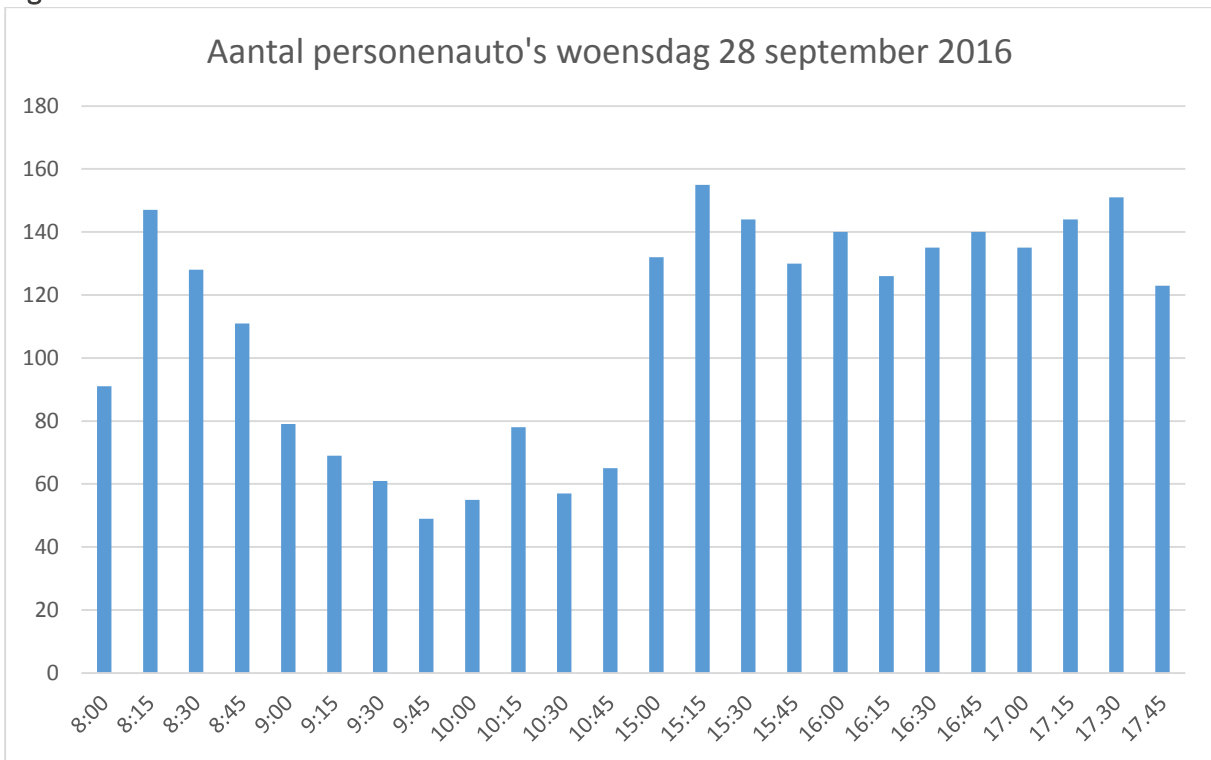
Figuur 6



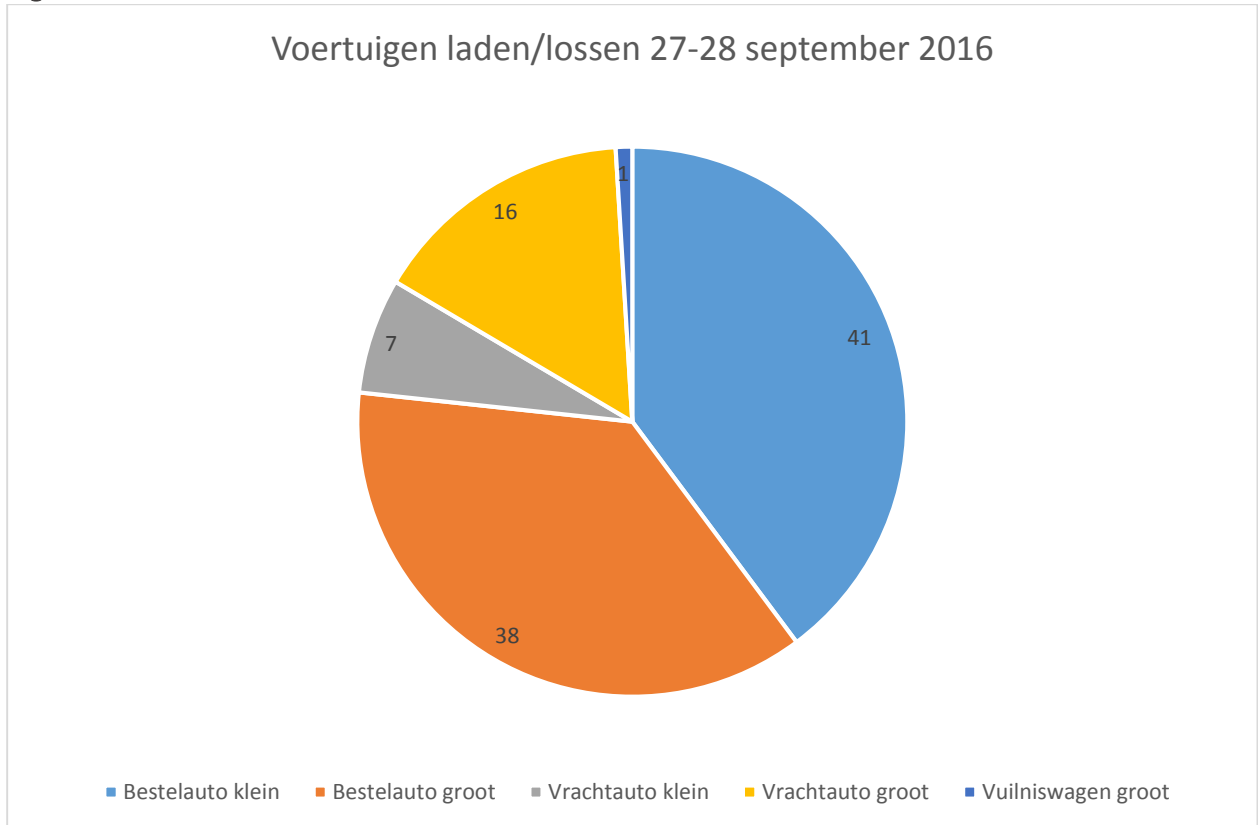
Figuur 7



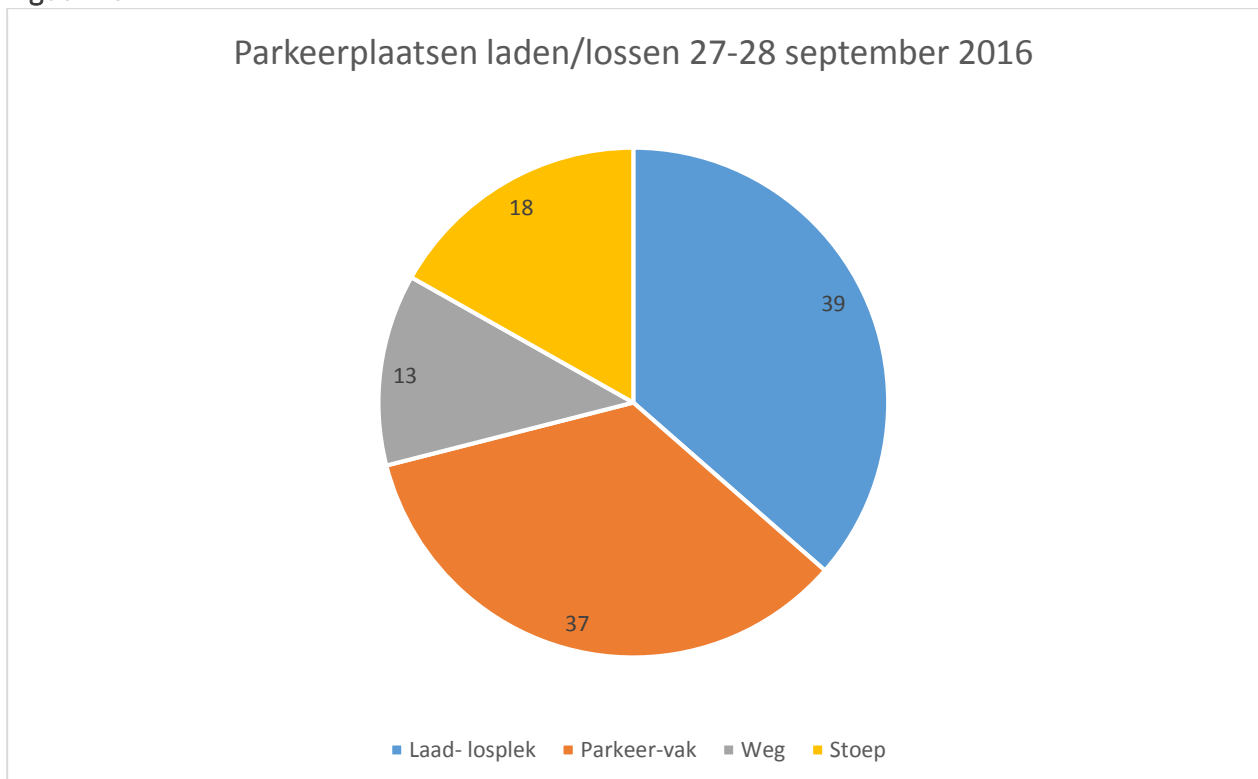
Figuur 8



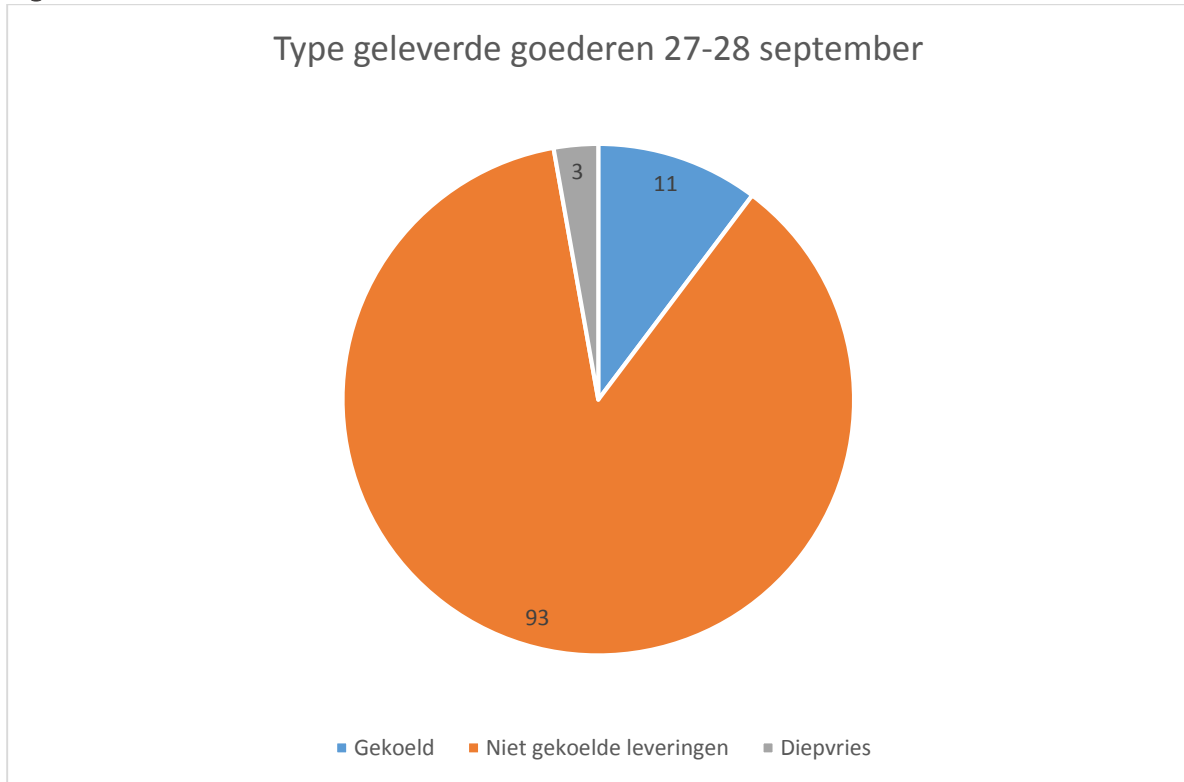
Figuur 9



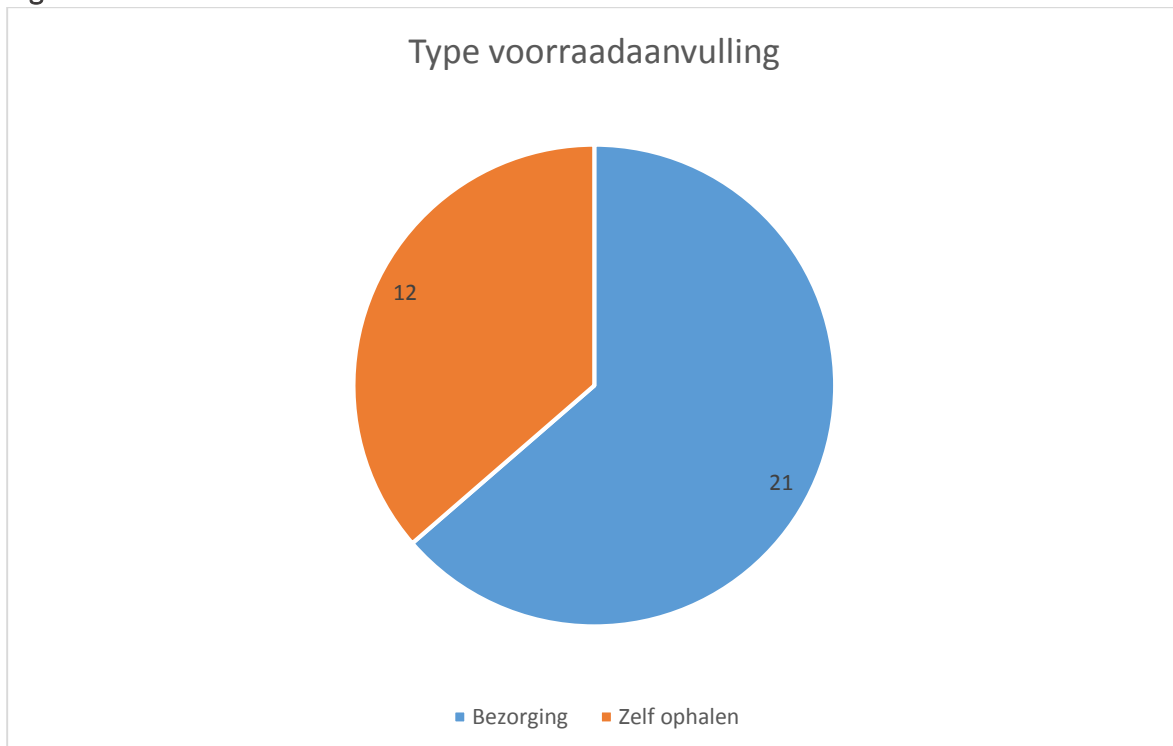
Figuur 10



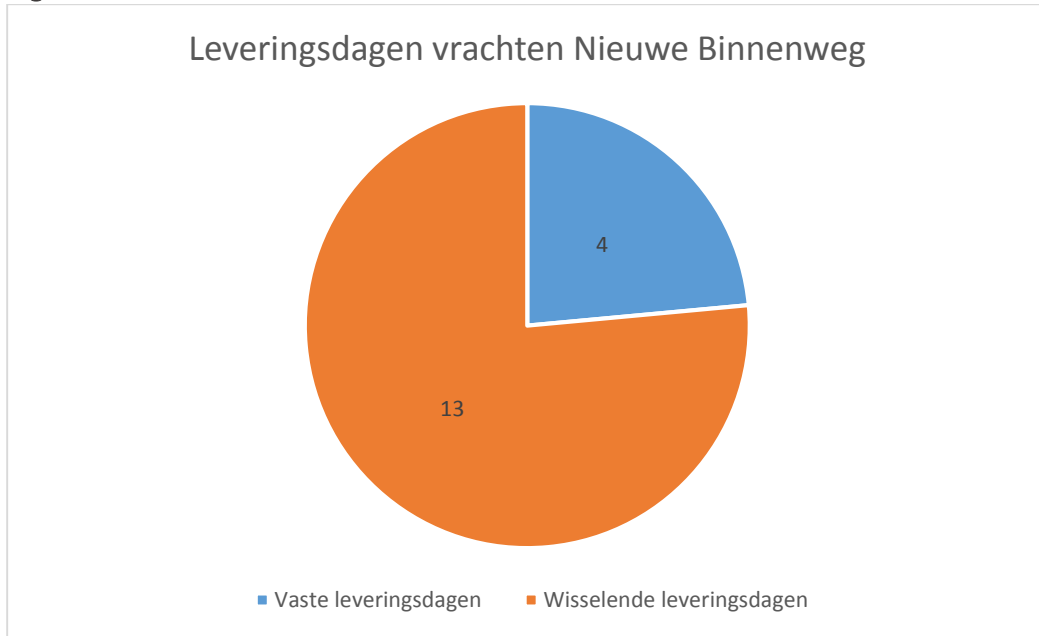
Figuur 11



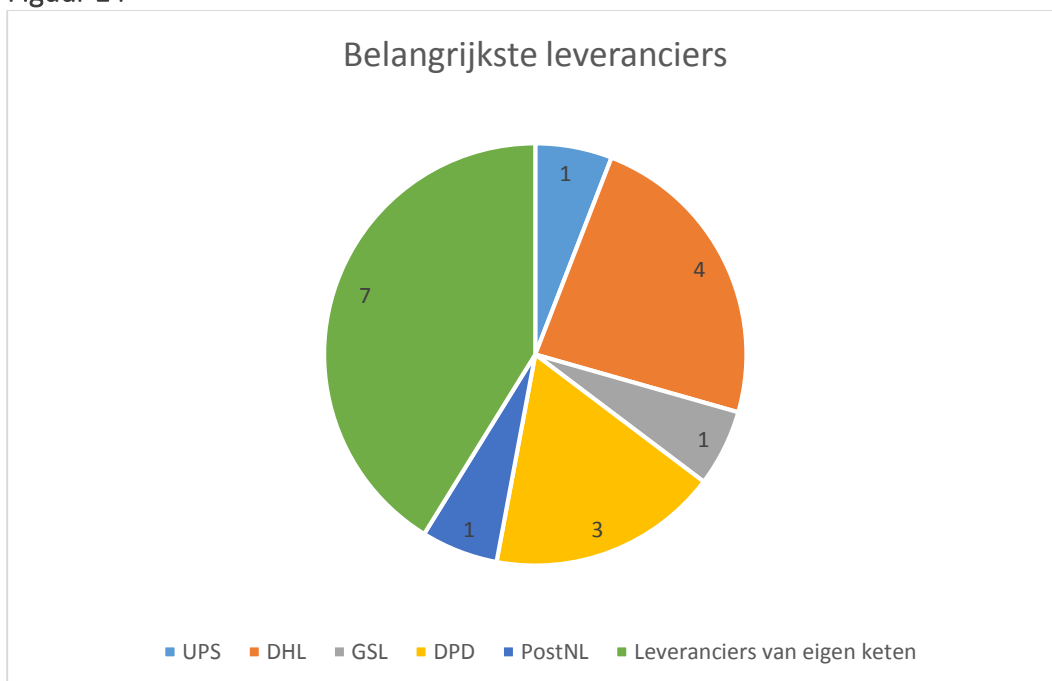
Figuur 12



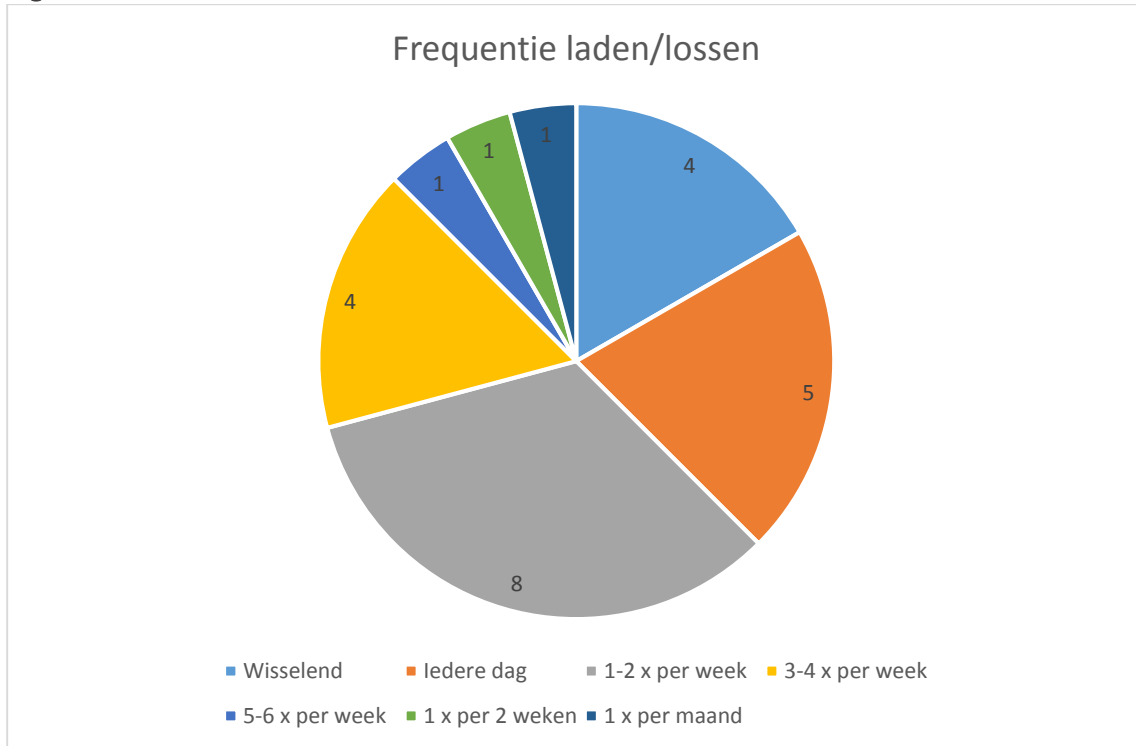
Figuur 13



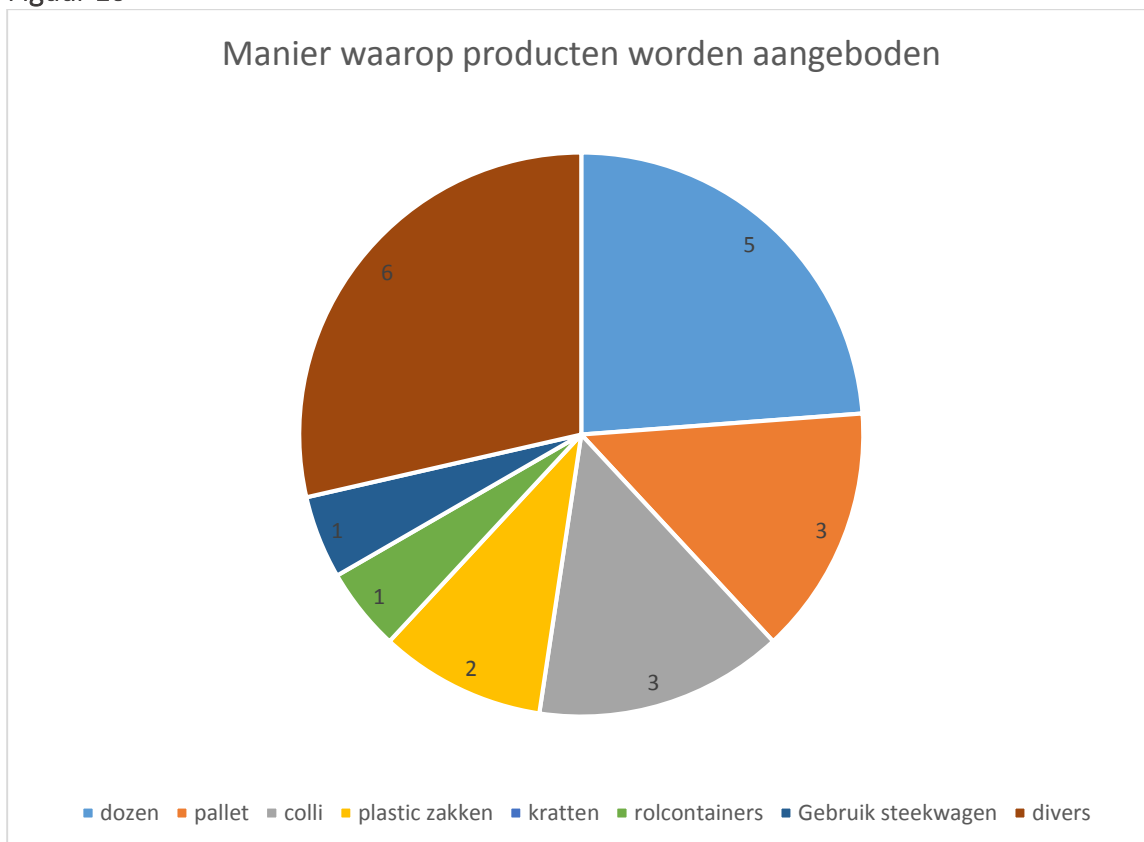
Figuur 14



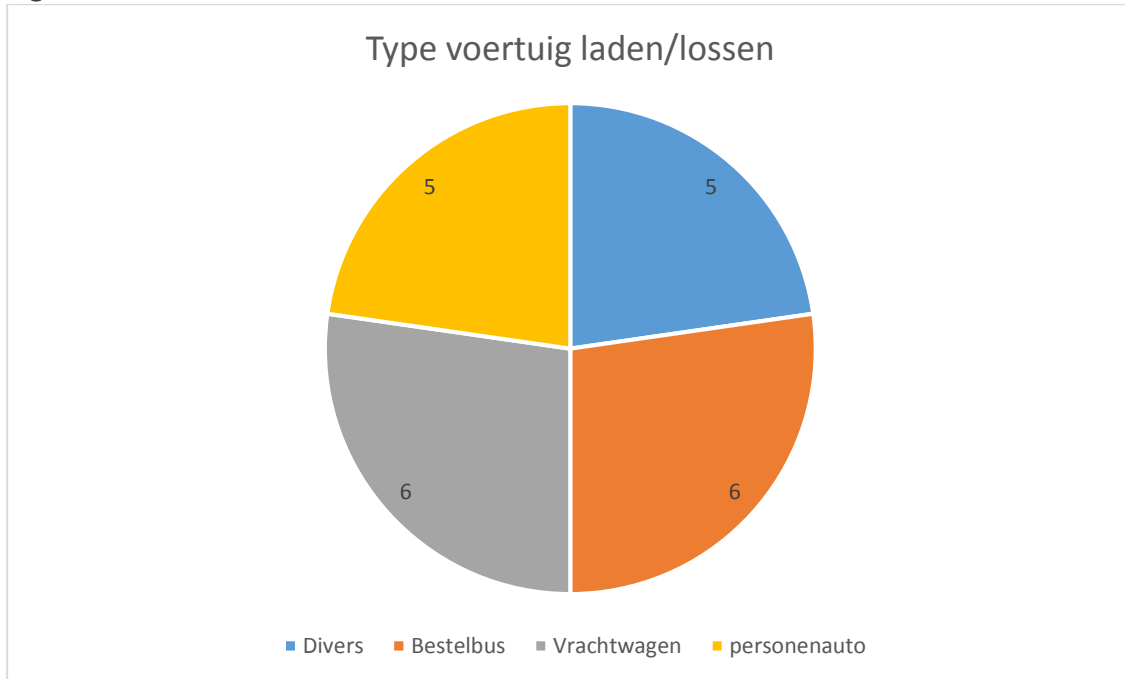
Figuur 15



Figuur 16



Figuur 17



Figuur 18



Bijlage 2 – activiteit 4

Heineken

Heineken is 's werelds meest internationale bierbrouwer met merken die verkrijgbaar zijn in 178 landen verspreid over de hele wereld. Met een totaal biervolume van meer dan 200 miljoen hectoliter behoort Heineken tot de grootste brouwerijen van de wereld. Door de grote horecafunctie die Heineken vervult, is het ook belangrijk om de distributie goed en milieuvriendelijk te regelen. Heineken wil voor 2020 onder het mom van 'Green Distribution' energiezuinige en/of klimaatneutrale transportstromen realiseren, waarbij men streeft naar 20% reductie van de CO₂-emissie. Heineken verduurzaamt de distributie op drie manieren (Heineken, 2013):

- Transport over de weg vervangen door transport over zee of met de trein
- Fossiele brandstoffen vervangen door hernieuwbare brandstoffen. Een mooi voorbeeld daarvan is de grootste elektrische distributietruck van Europa, die ze in 2013 in gebruik hebben genomen om de CO₂-uitstoot te verminderen
- Zuinigere vrachtwagens inzetten en de distributie beter verdelen

100% Elektrisch Zero Emission

In Rotterdam is Heineken in 2012 begonnen met het inzetten van 100% hybride vrachtwagens die minder CO₂ en fijnstof uitstoot en ook zachter rijdt. De vrachtwagen is dankzij het laadvermogen van 9 ton en een bereik tot 200 kilometer uitermate geschikt voor stedelijke distributie. Bovendien kan Heineken hiermee slimmer distribueren omdat deze vrachtwagens op plekken in het centrum en op tijdstippen mogen rijden waar normale vrachtwagens verboden zijn. In 2020 willen ze in alle steden gebruikmaken van elektrisch transport. (Heineken, 2012).

Inbev

Inbev Nederland is de tweede speler op de lokale markt. Ze voeren sterke lokale en internationale merken, zoals Jupiler, Hertog Jan, Dommelsch, Leffe, Hoegaarden, Corona en Beck's. Om ook vooruitgang te boeken met betrekking tot milieu-uitdagingen hebben ze in 2012 acht wereldwijde milieudoelstellingen vastgelegd die ze in 2017 gerealiseerd willen hebben. Deze doelstellingen omvatten onder meer ook het transport, waarvan ze de uitstoot willen verminderen, waarbij ze in 2014 met een extra maatregel kwamen om in 2014 de CO₂-uitstoot in logistieke activiteiten wereldwijd met 15% te verminderen (AB Inbev, 2014). In onderstaande afbeelding zijn de acht doelstellingen weergegeven. AB-Inbev, 2012).

Our 2017 Environmental Goals

We commit to:

1	reduce water risks and improve water management	In 100% of our key barley growing regions
2	engage in watershed protection measures	at 100% of our facilities located in key areas
3	reduce water usage	to a leading-edge 3.2 hectoliters per hectoliter of production
4	reduce energy usage	by another 10% per hectoliter of production on top of the level we achieved in 2012
5	reduce greenhouse gas emissions in beverage production	by another 10% per hectoliter of production , including a 15% reduction in China
6	reduce packaging materials	by 100,000 tons from our 2012 base
7	increase eco-friendly cooler purchases	to a 70% global average annually
8	reduce greenhouse gas emissions in logistics operations	by 15% per hectoliter sold from our 2013 baseline

DeliXL

DeliXL is een internationale groothandel voor de professionele keuken. Ze hebben als missie om een een gezonde onderneming te zijn voor de medewerkers, de klanten en de maatschappij. Daarom zetten ze zich in voor de wereld om zich heen, zowel op het gebied van milieu als op sociaal vlak. Dat resulteert in constant aandacht voor het terugdringen van CO₂-uitstoot. Met 350 vrachtwagens op de weg en 16 vestigingen door het land voelt DeliXL zich verantwoordelijk om een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom hebben ze in hun MVO-beleid de doelstelling opgesteld om 20% co₂-uitstoot per ton product te reduceren in 2015. Zover bekend is deze doelstelling wel behaald. De reductie van de CO₂-uitstoot bereiken ze door samen te werken met de chauffeurs en de medewerkers. Door elkaar aan te spreken op verantwoordelijkheden blijft het onderwerp 'duurzaamheid' actueel. Daarnaast investeren ze in duurzaam materieel. Met pilots onderzoeken ze of elektrisch rijden haalbaar en aantrekkelijk is en ze breiden uit met hybride en zuinige vrachtauto's. (DeliXL, 2015).

Simon Loos

Simon Loos voert diverse activiteiten uit, waaronder het verzorgen van transporten. Gezamenlijk zijn hun ritten goed voor jaarlijks ruim 1.580 rondjes om de wereld. Daarom vinden ze het belangrijk om het transport uit te voeren zoals zij zichzelf noemen: betrouwbaar, kwaliteit als handelsmerk, innovatief en met zorg voor de generaties na ons. (Simon Loos, 2015).

De focus van Simon Loos op innovatie is heel goed te zien in hun wagenpark. Met onder andere de grootste vloot LNG-wagens voor winkeldistributie en het flinke aantal volledig elektrisch aangedreven trucks voor stedelijke horecabelevering zijn ze koploper. Het wagenpark van Simon Loos is innovatief en modern: naast het gebruik van alternatieve brandstoffen hebben alle wagens een Euro 5- of Euro 6-motor. De ingebruikname van Euro 6-motoren is een belangrijke volgende stap in de verduurzaming van transport. Inmiddels bestaat ongeveer 40% van het wagenpark uit Euro 6-wagens (de overige voertuigen zijn Euro 5, rijden op LNG of zijn elektrisch). Vergeleken met Euro 5-motoren wordt de uitstoot van stikstofoxides met 80 procent verlaagd en de emissie van fijnstof gehalveerd. (Simon Loos, 2016).

Sligro

Sligro is een toonaangevende totaalgroothandel voor professionals in food. Het bedrijf is onderdeel van het beursgenoteerde Sligro Food Group. Binnen Sligro gaan verantwoord ondernemen en bedrijfseconomisch rendement hand in hand. Duurzame inkoop, voedselveiligheid, energie, milieu en transport zijn thema's die als vanzelfsprekend verweven zijn in onze dagelijkse bedrijfsvoering.

Binnen hun logistiek besteden ze alle transport uit. Ze werken nauw met transporteurs samen om de milieu-impact van de logistieke operatie zo klein mogelijk te houden.

Om de CO₂-uitstoot als gevolg van ons transport te verlagen werken zij gelijktijdig aan het reduceren van het aantal kilometers/omzet en aan een verlaging van de CO₂-uitstoot per kilometer. Dit laatste onder andere door gebruik te maken van alternatieve brandstoffen.

Daarvoor participeren ze in verschillende experimentele technieken voor nieuwe vrachtauto's, variërend van volledig elektrisch rijden tot het inzetten van alternatieve brandstoffen als CNG en LNG. Vrachtauto's dus waarmee potentieel een substantiële reductie van de CO₂-uitstoot kan worden bereikt. Dit zijn experimenten van de lange adem en het is nog onduidelijk waartoe deze experimenten zullen leiden.

Een andere manier om het aantal kilometers te verminderen is het wagenpark langer en hoger maken, dus door LZV's (Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie) en dubbeldekkers in te zetten. Vorig jaar was het onze verwachting dat er weinig mogelijkheden zouden zijn voor een verdere uitbreiding met LZV's en dubbeldekkers. Toch zijn wij in 2013 in staat geweest om op dit gebied extra stappen te zetten. Aan het DC Veghel is één LZV toegevoegd en aan het retail DC in Putten één City Dubbeldekker. Sligro BS Venray heeft de eerste B-Double Eco combi in gebruik genomen. Dat is een combinatie van twee City opleggers waarmee met één trekker de grootste afstand wordt overbrugd. Op de plaats van bestemming worden deze opleggers gesplitst en heeft elk apart een eigen bezorg- route. In 2013 zijn ook de eerste tien Euro6 bezorgwagens in gebruik genomen, waarmee uitstoot van schadelijke stoffen geminimaliseerd is. Bovendien zijn deze wagens voorzien van de meest stille koelingen waarmee ook de geluidsbelasting in de omgeving tot een minimum wordt beperkt.

Het absolute aantal gereden kilometers is toegenomen. Relatief is er echter sprake van een forse afname. Het transportvolume vanuit de Sligro Bezorgservice is in 2013 toegenomen met 15,3% ten opzichte van 2012. Deze toename is onder andere ontstaan door toevoeging van de volledige van Oers omzet, autonome groei en een andere samenstelling van de omzet. Deze groei heeft de inzet van gemiddeld grotere vrachtwagens mogelijk gemaakt, zoals hiervoor beschreven. Daarnaast zijn de bezorgroutes 'ingedikt' waardoor er per saldo slechts 9% meer kilometers gereden zijn.

(Sligro, 2016).

Ups

Strategieën:

- Modale verschuiving - gebruik van het meest brandstofefficiënte transportmiddel of een combinatie van middelen om de servicevereisten na te komen.
- Netwerkefficiëntie - mogelijkheid om express, wegvervoer-, binnenlandse, internationale, commerciële en privé zendingen te verwerken via één geïntegreerd afhaal- en afleversysteem.
- Luchtvlootefficiëntie – Dit is hun meest energie-intensieve transportmiddel, dat het grootste deel van onze CO₂-voetafdruk uitmaakt. UPS meet en beheert die milieu-impact door een van de jongste en meest brandstofefficiënte luchtvlotten binnen de expresssector te gebruiken. zij matigen ook hun vluchtsnelheden; ze gebruiken met de computer geoptimaliseerde vluchtplannen; computergestuurde vertrek-, aankomst- en taxitijden van de vliegtuigen van en naar de gate; brandstofefficiënte sleeptuigen op biodiesel; milieuvriendelijke verf die de luchtweerstand verlaagt en schonere motoren.
- Grondvlootefficiëntie - om in het wegvervoer zo efficiënt mogelijk te werken, gebruiken ze uiteenlopende strategieën zoals telematica, een reeks technologieën die door UPS werden vernieuwd om voertuigprestaties te monitoren; plannen voor kilometerreductie; het testen en invoeren van voertuigen met alternatieve technologie, zoals onze samengestelde wagen.
- Integratie van technologische en menselijke factoren - UPS kreeg wettelijke goedkeuring om de piloten efficiënter te laten vliegen, met als gevolg minder motoruitlaat.
- Elk jaar doen ze bij UPS een audit om de totale hoeveelheid uitstoot veroorzaakt door de zendingen van het vorige jaar te bepalen. Ook de UPS carbon neutral zendingen ondergaan een audit, om te controleren of ze voldoende credits hebben gekocht om het algemene CO₂-effect te compenseren.

(UPS, 2016)

DHL

DHL maakt deel uit van 's werelds meest vooraanstaande post- en logistieke groep Deutsche Post DHL Group en bevat de divisies DHL Express, DHL Parcel, DHL eCommerce, DHL Global Forwarding, DHL Freight en DHL Supply Chain.

DHL streeft voornamelijk klimaatneutraal transport na. Experimenteert wel met bundelen en korte leveringstijden door plaatselijke distributiecentra.

Het GoGreen-programma

Geoptimaliseerde transportroutes, alternatieve voertuigen en energie-efficiënte magazijnen: er zijn veel manieren om de voor het klimaat schadelijke CO₂-uitstoot en andere milieu-invloeden te beperken bij het vervoer en de opslag van goederen. In samenwerking met klanten willen ze van deze mogelijkheden gebruik maken. Bij DHL noemen ze dit GOGREEN. DHL gelooft dat milieubescherming en zakelijk succes niet alleen samengaan, maar dat ze nauw met elkaar verbonden zijn. In hun dienst Groene Optimalisatie werken ze met klanten samen om te bepalen welke gebieden voor verbetering in aanmerking komen en zoeken we naar manieren om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. We analyseren de volledige logistieke keten van onze klanten en werken met hen samen om handelsroutes en vervoerswijzen te optimaliseren. Tevens stellen we manieren voor om hun algehele milieuprestaties te verbeteren.

(DHL,2016)

Rotterdam

De Rotterdamse economie groeit. Maar met de groei van de economie stijgt ook de druk op het verkeer en de luchtkwaliteit in de stad. In het initiatief Green Deal 010 Zero Emission Stadslogistiek, kortweg Green Deal 010, wordt gewerkt aan duurzame oplossingen waarmee we de luchtkwaliteit in de binnenstad blijvend willen verbeteren. Dat doen we in samenwerking met TNO, EcoStars en vijf regionale transportbedrijven. Het uiteindelijke doel van Green Deal 010: De gemeente Rotterdam en regionale vervoerders willen het logistieke transport in de binnenstad in 2020 volledig emissievrij te maken.

De betrokkenen tekenden tijdens de Ecomobielbeurs in Rotterdam de intentieverklaring 'Green Deal 010 Zero Emission Stadslogistiek'. Toeleveringsbedrijven hebben beloofd het goederentransport over de dag te verspreiden. De deelnemende vervoersbedrijven zijn Bidvest DeliXL, Van der Heijden Distributie, Getru Bedrijven, Klok Containers, Post Kogeko en Roadrunner Koeriers. TNO gaat de transitie begeleiden. Rotterdam heeft vergeleken met de vier grote steden Amsterdam, Den Haag en Utrecht de meeste problemen met de luchtkwaliteit. Een emissievrije binnenstad verbetert de luchtkwaliteit en daarmee de leefbaarheid van de stad en de gezondheid van de bewoners, zeggen de ondertekenaars. Daarnaast levert elektrisch vervoer een flinke bijdrage aan de vermindering van de geluidhinder.

De gemeente ondersteunt de overgang. De stad stelde in september 2007 al een milieuzone in, die vervuilende vrachtauto's de toegang tot de binnenstad ontzegt. (duurzaambedrijfsleven.nl, 2014)

- Transportbedrijf Breytner rijdt sinds kort met twee elektrische 19-tonsvrachtwagens in de binnenstad van Rotterdam. Het bedrijf kan met een systeem van wissellaadbakken winkels en filialen bevoorraden vanuit nabij- maar ook veraf gelegen distributiecentra. Het equivalent van de gebruikte stroom wordt opgewekt door zonnepanelen. Die container wordt door een dieselvrachtwagen naar de rand van Rotterdam gebracht, waar de container wordt losgekoppeld, de elektrische vrachtwagen eronder rijdt, en zo de lading mee kan nemen de stad in. (Ronde, 2014)
- De Binnenstadservice moet een bijdrage leveren aan een schonere lucht in het centrum van de stad en zorgt voor een afname aan vrachtverkeer in Rotterdam. Winkels zoals o.a. kledingzaken hebben regelmatig beperkte zendingen en de vrachtwagens zijn daarom niet altijd goed gevuld. Binnenstadservice verzamelt deze goederen op een overslagpunt aan de rand van de stad, bundelt de pakketten en rijdt met een duurzame vrachtwagen tot in het centrum. Binnenstadservice wil het aantal deelnemende winkels in twee jaar uitbreiden naar tweehonderd. Daarmee zal niet alleen het centrum van Rotterdam worden bevoorrad, maar ook andere delen in de stad (Admin, 2010)