

## NAAR EEN SUCCESVOLLE TRANSITIE UITSTOOTVRIJE STADSLOGISTIEK IN HET 9 STRAATJESGEBIED AMSTERAM

*Slim bottom-up samenspel voor een duurzaam vitale binnenstad*

SPES-programma Versnellingsproject van de gemeente Amsterdam i.s.m.  
Ondernemersvereniging De 9 Straatjes en Bewonersgroep Grachten9+



*Het verdwenen veerhuisje als distributie hub van morgen? Om het drukke transportverkeer in de gouden eeuw in banen te leiden, kende Amsterdam her en der in de grachten karakteristieke veerhuisjes. Daar legden de pramen en trekschuiten aan om te laden en te lossen. Van handelswaar en post tot afval. Soms werden de huisjes bemand door een schoenlapper die er in ruil voor werkruimte de boel regelde. (foto: onbekend, 1865)*

Gemeente Amsterdam, Programmabureau Luchtkwaliteit – Erwin Gorter, Coördinator  
OV De 9 Straatjes – Lony Scharenborg, winkelgebiedsmanager  
Bewonersgroep Grachten9+ - Carla Hoffschulte, bewoner & onderzoeker urban management

maart 2020

## Inleiding

De gemeente Amsterdam heeft in het Actieplan Schone Lucht de ambitie vastgelegd om in 2025 al het verkeer (exclusief personenverkeer) uitstootvrij te maken binnen de A10. Dit is inclusief stadslogistiek. De gemeente heeft ook het voornemen om de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek te ondertekenen waarin het Rijk, gemeenten en transportsector afspraken maken over de invoering van uitstootvrije zones.

Het Actieplan Schone Lucht kent ambitieuze en noodzakelijke maatregelen om de lucht in Amsterdam schoon te krijgen. Om een maatregel als uitstootvrije stadslogistiek te realiseren, is het van belang iedereen mee te krijgen om zoveel mogelijk ongewenste effecten van de maatregel voor te zijn en te voorkomen.

Amsterdam wil de verduurzaming in de stad versnellen, maar: zij kan dat niet alleen. De versnelling vraagt om een andere manier van denken en om daadkrachtige samenwerking met bewoners, bedrijven, maatschappelijke partijen en kennisinstellingen. Niemand maakt alleen het verschil. Alleen door samenwerking en door van elkaar te leren, kunnen we in de juiste richting bewegen en voldoende snelheid maken.

Om de doelen en maatregelen van het Actieplan Schone Lucht concreet te maken zijn uitwerkingstappen nodig. Het SPES-project '9straatjes' gaat de gemeente helpen de impact te bepalen van uitstootvrije stadslogistiek op wijkniveau. Met de lessen die we hieruit kunnen trekken, kan Amsterdam de maatregelen de komende jaren verbeteren en zorgen voor een soepelere implementatie van uitstootvrije stadslogistiek in 2025.

## Het gebied

De gevolgen van stedelijke verdichting en een grotere diversiteit aan vervoersmiddelen maken het 9straatjesgebied tot een ideale proeftuin. Door de schaarse ruimte, drukte en dynamiek in dit deel van de stad, komen pijnpunten er eerder aan het licht dan in een wijk waar deze mix niet of in mindere mate optreedt.

Het 9straatjesgebied bevindt zich in de westelijke grachtengordel in Amsterdam. Het beslaat de vier hoofdgrachten (Singel, Heren-, Keizers- en Prinsengracht) en negen dwarsstraten tussen de Raadhuisstraat en Leidsegracht. In dit hart van Unesco Werelderfgoed bruist het al vier eeuwen van ambacht, handel en cultuur. Het betreft dan ook een druk gebied met een zeer dichte menging van functies en activiteiten, zoals wonen, werken, winkelen en recreëren. Dit in alle soorten en maten. Van grachtenpand tot studentenkamer, van broodjeszaak tot sterrenhotel en van kinderboekenwinkel tot businessopleiding, museum en internationaal hoofdkantoor.

In totaal zijn er ruim tweehonderd winkels en horecagelegenheden, ruim tweeduizend bewoners, enkele honderden kantoren en een aantal grote hotels, gerenommeerde musea en kennisinstellingen. De goederenstromen verschillen daardoor van pakketten en pallets tot versproducten, facilitaire stromen en bouw- en afvallogistiek.

Behalve een mengvorm aan functies en goederenstromen is er ook een mengvorm aan verkeer, variërend van gemotoriseerde en elektrische voertuigen tot allerhande fietsverkeer en voetgangers. De hoeveelheid toeleveringstransporten en goederenstromen blijven er hand over hand toenemen, met nog meer verkeersdrukke en verkeerscongestie tot gevolg. Dit leidt tot steeds meer druk op de openbare ruimte, overlast en onveilige situaties. Ook vanwege allerlei nieuwe vormen van toelevering en klein elektrisch materieel (levv's), die op hun beurt weer voor nieuwe problemen zorgen.

Dichtslibbende straten, grachten en bruggen zijn in binnenstadgebieden als De 9 Straatjes aan de orde van de dag. Evenals stilstaande vervoerders, mopperende bewoners en ondernemers, en wegblijvende klanten. Het aantal transporten blijft stijgen doordat consumenten en bedrijven steeds meer en vaker online bestellen, het aantal leveranciers per winkel toeneemt en de zendingsgrootte afneemt. En doordat het aantal logistieke concepten om uit te kiezen groter is dan ooit. De vraag is dan ook: hoe kan er meer worden getransporteerd met minder beweging? En hoe is zowel de bereikbaarheid, de kwaliteit van de leefomgeving als de economische potentie te waarborgen? En wat betekent dit als het gaat om organisatie, regelgeving, techniek en gedrag?

## De aanpak

Wat is er nodig om een buurt goed voorbereid een uitstootvrije toekomst in te laten gaan? Waar en hoe kunnen ondernemers en bewoners worden betrokken en bijdragen aan een soepele en duurzame invoering van uitstootvrije stadslogistiek? Wat zijn de kansen, belemmeringen en obstakels als het gaat om innovatie, samenwerking en bundeling aan de basis?

De overgang naar uitstootvrije stadslogistiek per 2025 biedt een uitgelezen kans om de logistiek behalve schoner ook beter en slimmer in te richten. Misschien is dit zelfs noodzakelijk als we willen voorkomen dat veiligheid en leefbaarheid verder in het geding raken. Denk bijvoorbeeld aan:

- geringere actieradius elektrische voertuigen met minder efficiënte ritplanningen als gevolg
- toename inzet relatief klein en daardoor meer materieel
- verwachte groei goederenvolume dat dagelijks het gebied in komt met 10 tot 20 %
- toename verhuizingen en verbouwingen door groter verloop bewoners en ondernemers
- afnemende toegankelijkheid door werkzaamheden en afgesloten bruggen en kades

Effectieve samenwerking tussen belanghebbenden in een gebied lijkt, net als inzicht in de lokale logistiek en de gevolgen van een uitstootvrije zone stadslogistiek, cruciaal voor een soepele transitie. Pas als alle partijen aan de basis betrokken en goed geïnformeerd zijn omtrent ontwikkelingen, belangen, kansen en mogelijkheden, kunnen er stappen worden gemaakt richting door de buurt gedragen oplossingen en het terugdringen van vervoersbewegingen. Dit project wil daaraan bijdragen en uitkomsten en tips en tricks bieden die ook van belang kunnen zijn voor vergelijkbare historische binnenstadbuurten elders.

Op hoofdlijnen bestaat de aanpak uit:

- Inventarisatie en analyse huidige goederen- en vervoersstromen
- Verkenning innovaties, efficiënte distributie, smart city en dynamische systemen wat betreft toegangsverlening, fysieke aanpassingen openbare ruimte, regime ZE voertuigen, et cetera
- Interviews met 5 tot 7 representatieve stakeholders per sector (de 5 sectoren: hotel/horeca – bewoners – winkels – kantoren – culturele/kennis instellingen) ▪  
Breder uit te zetten enquêtes onder bewoners, winkels etc.
- Vijf bijeenkomsten (1 per sector) voor verdieping, verbinding en afstemming
- Buurtbijeenkomst met kansen en uitkomsten / pitches / intentieverklaring / actieplan
- Eindrapportage
- Kennisdeling aanpak en resultaten met andere gemeenten in SPES-verband

## Bottom-up-strategie

Met een bottom-up-strategie wil dit SPES-versnellingsproject bewoners, winkels, horeca en hotels, kantoren en culturele en kennisinstellingen in het 9straatjesgebied in een vroeg stadium bij het stadslogistiek beleid betrekken. Deze letterlijk 'van onderen naar boven' manier van werken moet draagvlak creëren en kansen, ideeën en oplossingen van onderuit laten groeien.

Centraal staat het gebruiken van in de buurt aanwezige kennis en ervaring. Op die manier worden lokale stakeholders niet alleen bij de transitie naar uitstootvrije stadslogistiek betrokken, maar wordt ook de relatie met de overheid verbeterd en ontstaat er ruimte voor creatieve en coöperatieve oplossingen.

Met de bottom-up-strategie worden meningen, gevoelens en ideeën van alle aanwezige partijen in het 9straatjesgebied opgehaald, uitgewerkt en ingezet. Dit gebeurt van klein naar steeds groter. Er wordt gestart met interviews met individuele vertegenwoordigers van de vijf stakeholdergroepen in de buurt. Deze representanten krijgen vragen, analyses en inzichten voorgelegd over, kort gezegd, hun bestellingen en leveringen, logistieke frustraties en mogelijkheden, wensen en ideeën voor de toekomst.

Vervolgens worden de geïnterviewden bij elkaar gezet voor een groepsgesprek per sector. De deelnemers maken zo niet alleen kennis met 'collega's' maar worden, op basis van aangedragen problemen, innovaties en hun individuele input, aangemoedigd met elkaar tot inzichten, oplossingen en conclusies te komen. Deze vijf groepsbijeenkomsten moeten een aanzet zijn voor verdieping, afstemming en verbinding per sector.

Parallel hieraan worden enquêtes gehouden onder grote groepen buurtstakeholders, zoals bewoners en winkeliers. Deze dienen ter toetsing van opgedane kennis, maar ook om stakeholders in het gebied doelgericht te informeren en te binden. Bij deze enquêtes willen we ook chauffeurs van pakketdiensten e.d. betrekken. Een aantal van hen komt met grote regelmaat in de wijk en beschikt over ervaring, kennis en een eigen kijk die wellicht ook voor nieuwe inzichten kunnen zorgen.

Tot slot volgt dan een gezamenlijke buurtbijeenkomst met alle stakeholders. Daar wordt op aantrekkelijke manier en met pitches de logistieke werkelijkheid en toekomst over het voetlicht gebracht. De gedeelde kennis, uitkomsten en kansen moeten een aanzet vormen tot een intentieverklaring en/of actieplan voor een gemeenschappelijke transitie naar uitstootvrije stadslogistiek. Trapsgewijs wordt zo van onderop invulling gegeven aan het besluit om per 2025 een ZE Zone stadslogistiek in te voeren.

## Beoogd resultaat

### *Afspraken*

Het creëren van betrokkenheid en effectieve samenwerking tussen direct belanghebbenden aan de basis lijkt van groot belang voor een snelle en bestendige transitie naar uitstootvrije stadslogistiek in 2025. Een beoogd resultaat van dit project is dan ook het leggen van een basis daarvoor door het project af te sluiten met een intentieverklaring tot samenwerking tussen stakeholders in de buurt en het vastleggen van eerste procesafspraken voor die samenwerking. Onderdeel van die afspraken is de manier waarop de buurt wordt betrokken bij de aankomende veranderingen en het gemeenschappelijk implementeren van de transitie.

### *Te leren lessen*

Nu de druk op mobiliteit maar blijft toenemen, is de grote uitdaging: hoe blijft Amsterdam een bereikbare en veilige, maar ook leefbare stad met schone lucht en aantrekkelijke openbare ruimte? We moeten en zullen er alles aan doen om ruimte en leefbaarheid te creëren. Daarbij is van groot belang: leren van samenwerking met partijen aan de basis, zodat top down en bottom-up elkaar treffen.

Door in het 9straatjesgebied in een vroeg stadium wensen, problemen en oplossingen te onderzoeken, komt er helderheid over wat er nodig is om te komen tot lokale samenwerking, minder verkeersbeweging en verbetering van veiligheid en leefbaarheid. Dit is van belang voor alle locaties in de stad waar het activiteitsniveau van laden en lossen hoog is en de faciliteiten hiervoor laag zijn. Het gaat dan om inzicht in kansen voor en implicaties van de stadsdistributie van de toekomst, om aanpassingen in de openbare ruimte, goederenbundeling, het creëren van overslagpunten (hubs), vracht over de gracht en wat dies meer zij.

Kennis van en onderzoek aan de basis gaan ons leren hoe ongewenste ontwikkelingen zijn tegen te gaan en innovaties succesvol zijn te implementeren en op te schalen. De bottom-up aanpak kan bovendien zorgen voor meer openheid en inzicht in gegevens van partijen voor bijvoorbeeld het combineren van transportbewegingen. De verwachting is dan ook dat uit dit project kansrijke maatregelen en oplossingen komen waarvoor we de juiste randvoorwaarden kunnen scheppen en leren door te doen.

## Samenwerking

In dit samenwerkingsproject van gemeente, ondernemers en bewoners vindt op regelmatige basis overleg plaats over de uitvoering van het plan van aanpak. Dit om afstemming van activiteiten, het delen van lessen, signaleren van aandachtspunten en leggen van verbindingen met andere partijen te bevorderen. De coördinerende taak ligt bij Erwin Gorter van Programma Luchtkwaliteit.

De inventarisatie, analyse en verkenningsfase zal invulling krijgen middels kennis en data van de programma's Luchtkwaliteit, Mobiliteit en Stadslogistiek, en de afdeling Onderzoek Informatie en Statistiek. Interviews, enquêtes en bijeenkomsten zullen worden afgestemd om vragen en specifieke doelen van de betrokken gemeentelijke programma's en agenda's in het vizier te houden en te komen tot resultaten die niet alleen voor het 9straatjesgebied relevant zijn, maar voor de hele stad.

De gemeente Amsterdam werkt gebiedsgericht. Dit betekent dat er ambtelijke gebiedsteams zijn die zorgen voor verbinding tussen een gebied en de gemeentelijke organisatie. Er is nauwe samenwerking met de gebiedsmakelaar van het gebiedsteam en ook op deze manier zullen ervaringen en oplossingen van dit project hun weg vinden naar andere delen van de stad en de diverse uitvoeringsagenda's die raken aan stadslogistiek.

Om het wiel niet onnodig opnieuw te hoeven uitvinden en in de diverse fases van dit project inzichten en kansen nader te onderzoeken, wordt gebruik gemaakt van een klankbordgroep. In de klankbordgroep zitten deskundigen op het gebied van stadslogistiek, die kunnen inspireren en ideeën naar een hoger plan kunnen tillen. Indien gewenst zal ook de relatiemanager van Spes, Remco Hoogma, deel van de klankbordgroep uitmaken. Met hem wordt vanzelfsprekend ook contact onderhouden over voortgang en resultaten van het project.

Beoogde samenstelling van de klankbordgroep:

- Walther Ploos van Amstel/Susanne Balm: Lectoraat City Logistiek, Hogeschool van Amsterdam;
- Richard Hoving: Challenge Lead Amsterdam Economic Board;
- Ton Geuzendam: Netwerkgisseur Logistiek Metropoolregio Amsterdam;
- Rinke Oostra: Gebiedsmakelaar westelijke grachtengordel;
- Ilse Bink: Programma Stadslogistiek gemeente Amsterdam.

## Expertorganisaties

*Ondernemersvereniging De 9 Straatjes* bestaat sinds midden jaren negentig, toen ondernemers zich organiseerden om gezamenlijk voor dit deel van de grachtengordel op te komen en de naam De 9 Straatjes bedachten. Het overgrote deel van de ondernemers (winkels, hotels, horeca en musea) in en rond de negen dwarsstraten van de hoofdgrachten is bij de vereniging aangesloten. Ter professionalisering wordt sinds een aantal jaren, in cofinanciering met de gemeente, een parttime winkelgebiedsmanager ingehuurd. Deze heeft als hoofdtaken: economische versterking, interne en externe communicatie, veiligheid, verkeer en openbare ruimte. Manager Lony Scharenborg is tevens initiatiefnemer en gedeeld uitvoerder van dit versnellingsproject.

De 9 Straatjes zijn door EU aangewezen als voorbeeld van 'community building'. Naast een hoge organisatiegraad is er een drukbezochte publieke website en het interne communicatieplatform Chainels, een innovatie via TU Delft. Verder is er samenwerking met de gemeente, het gemeentelijk gebiedsteam en de Vereniging Amsterdam City (koepel binnenstad ondernemers). Drie jaar geleden is verder nog de Stichting 'De Grachtengordel, verenigde ondernemers' opgericht om de specifieke problematieken van woon-/kwd gebieden meer onder de aandacht te brengen. OV De 9 Straatjes neemt graag het voortouw als het gaat om innovatie en duurzaamheid, zoals blijkt uit een pilot Autoluw, experiment Vracht over de Gracht en de nog lopende pilot Afvalinzameling. Ook democratisering en samenwerking met bewoners staan hoog op de agenda. Omdat de druk op leefbaarheid en sociale cohesie blijft toenemen, slaan ondernemers en bewoners steeds vaker de handen ineen voor meer eigenaarschap en een duurzaam vitale buurt.

*Bewonersgroep Grachten 9+* is in februari 2016 opgericht, mede door Carla Hoffschulte, bewoner, onderzoeker urban management en initiatiefnemer/gedeeld uitvoerder van dit project. Aanleiding voor Grachten9+ vormde de toenemende drukte in het gebied en de invloed daarvan op de leefbaarheid. Het gestelde doel is signalering, inventarisatie en het in bredere kring bespreekbaar maken van huidige en toekomstige gebiedsontwikkelingen. Daarnaast gaat het om het onder de aandacht brengen van de belangen van bewoners en meedenken en meewerken aan oplossingen. De bewonersgroep fungeert tevens als aanspreekpunt voor gemeente en stadsdeel Centrum. Naast maandelijkse kerngroep vergaderingen worden er jaarlijks meerdere bewonersbijeenkomsten georganiseerd.

In de loop der tijd is er een aantal hoofdthema's ontstaan waarbij openbare ruimte en leefbaarheid telkens weer terugkeren. In de praktijk blijken deze thema's zeer veelomvattend. Zo worden op initiatief van Grachten9+ buurtschouwen (fiets)parkeren e.d. georganiseerd en wordt er actief aan pilots deelgenomen. Vanuit een gezamenlijke hang naar en roep om probleemoplossing van binnenuit is er regelmatig samenwerking met Ondernemersvereniging De 9 Straatjes.