

Project Stadslogistiek in De 9 straatjes-buurt

Resultaten, inzichten en vervolg



Foto: Niek van der Heijden

Amsterdam, februari 2021

Uitvoering buurtconsultatie:

Sandra Bos - projectmanager Hogeschool van Amsterdam

Carla Hoffschulte - Bewonersgroep Grachten9+, onderzoeker Ruimte voor Communicatie

Lony Scharenborg - Ondernemersvereniging De 9 Straatjes, winkelgebiedsmanager

1. Aanleiding en doel

Begin 2020 heeft de gemeente Amsterdam in samenwerking met Ondernemersvereniging De 9 straatjes en de Bewonersgroep Grachten 9+ bij Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES) een projectvoorstel ingediend in het kader van 'Stadslogistiek en gemeenten 2020'.

Kern van het projectvoorstel is de transitie naar een Zero Emissie Stadslogistiek in 2025 in de Amsterdamse 9 Straatjes-buurt te versnellen, met behoud van leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit. Dit laatste door de inbreng vanuit de buurt te versterken en daarmee draagvlak voor mogelijke maatregelen te creëren.

Het streven is dat het project leidt tot betrokkenheid en invloed van bewoners en ondernemers uit de buurt op stadslogistiek, nu en op langere termijn.

De 9 straatjes-buurt is een binnenstadbuurt in het westelijk deel van de Amsterdamse grachtengordel. In de buurt zijn ruim 200 winkels en horecazaken, een honderdtal kleine en grotere kantoren en kantoorverzamelgebouwen, vijf grote luxehotels, een aantal musea en culturele- en kennisinstellingen. Verder wonen er ruim 2.000 mensen in de buurt, waarvan een aanzienlijk deel al geruime tijd naast een toenemende groep tijdelijke bewoners.

Deze gemengde en levendige samenstelling van de buurt heeft een flink aantal logistieke bewegingen tot gevolg, variërend van pakketten en pallets tot versproducten, facilitaire stromen en bouw- en afvallogistiek. Dat allemaal op een relatief klein oppervlak met weinig logistieke faciliteiten. De buurt kent daarnaast een mengvorm aan verkeer- en vervoerstypen: van gemotoriseerde en elektrische voertuigen tot allerhande fietsverkeer en voetgangers. Ook nieuwe vormen van toelevering en klein elektrisch materieel (levv's) doen in hoog tempo hun intrede. Aangezien de goederenstromen zullen blijven groeien, zal de verkeersdrukke en verkeerscongestie toenemen. Dit is een ontwikkeling die parallel loopt aan en ook samenhangt met de transitie naar Zero Emissie Stadslogistiek.

Daarom staan in dit project de volgende vragen centraal: Hoe zijn zowel de kwaliteit van de leefomgeving, de bereikbaarheid als de economische vitaliteit van de buurt te waarborgen bij de overgang naar Zero Emissie Stadslogistiek en toenemende verkeersdrukke? En hoe kunnen bewoners en ondernemers daarbij samen het voortouw nemen om de betrokkenheid vanuit de buurt te vergroten?

Er zijn in Nederland diverse SPES-projecten naar stadslogistiek in binnenstadbuurten, zoals in Groningen waar een onderzoeksbureau interviews heeft afgenomen. Dit project kenmerkt zich door de bottom up aanpak, waarbij bewoners én ondernemers samen het voortouw nemen om vanuit de buurt ideeën aan te dragen.

In deze rapportage wordt verslag gedaan van de diverse onderdelen van het project. Paragraaf 2 betreft Aanpak, uitvoering en resultaten. Daarin volgen na een korte uiteenzetting van het stadslogistieke beleid van de gemeente Amsterdam, de interviews met bewoners en bedrijfsmatige stakeholders en de uitkomsten van de enquête en de buurtbijeenkomsten. Paragraaf 3 beschrijft het vervolg met een stappenplan voor meer structurele inbreng vanuit de buurt bij de transitie naar Zero Emissie Stadslogistiek. In het Nawoord wordt het belang van zeggenschap en een overkoepelende strategie voor de problematiek rond stadslogistiek in het gebied benadrukt.

2. Aanpak, uitvoering en resultaten

Consultatie bewoners en ondernemers

In augustus zijn concrete activiteiten gestart om de bewoners en ondernemers in de buurt te informeren en bij het project te betrekken door middel van interviews, enquête en buurtbijeenkomsten.

A. Interviews

Er zijn interviews gehouden met bewoners en alle bedrijfsmatige stakeholders in het 9straatjesgebied. Het idee was om van elk van de onderscheiden sectoren (bewoners, winkels, horeca, culturele- en kennisinstellingen en kantoren) circa 5 vertegenwoordigers te interviewen. Omdat niet alle sectoren in dezelfde mate in de buurt aanwezig zijn, is voor een andere verdeling gekozen. Uiteindelijk zijn 8 bewoners en 16 vertegenwoordigers van de andere vier sectoren geïnterviewd. Daarnaast is ook een drietal chauffeurs van pakketdiensten gevraagd naar hun kijk op en ervaringen met de buurt.

De insteek van de interviews verschilt enigszins. Bij bewoners gingen de gesprekken over wat ze ervaren in de buurt als gevolg van de toenemende vervoerstromen, het aantal stilstaande bestelbussen, de verkeersveiligheid. Bij de andere sectoren was daarnaast ook sprake van bestel- en bevoorradingsanalyse, karakteristieken en ontwikkelingen met betrekking tot goederenlogistiek. Ondanks de vele overeenkomsten worden de resultaten van de twee groepen hier afzonderlijk weergegeven.

Bewoners

In totaal zijn 8 interviews afgenomen met personen variërend in leeftijd, huishoudsamenstelling en woonsituatie. In de interviews is gevraagd naar bekendheid met het onderwerp 'stadslogistiek', het eigen aandeel in de goederenstromen (o.a. bestelgedrag), ervaren ontwikkelingen in de buurt en mogelijke oplossingen. Ook is gevraagd naar ideeën over en de bereidheid om mee te doen aan het vervolg van het project.

Ervaringen

De bewoners blijken redelijk goed op de hoogte van het duurzaamheidsbeleid en de ambities van de gemeente Amsterdam, al is het fenomeen 'Zero Emissie Stadslogistiek' als zodanig minder bekend. Bewoners erkennen dat vervoersstromen voor de bevoorrading van winkels en horeca, verbouwingen, servicediensten en pakketbezorging essentieel zijn om de buurt economisch gezond te houden. Dat neemt niet weg dat ze zich dagelijks storen aan het grote aantal bestelbusjes in de buurt, de frequente opstoppen als gevolg van op de stoep geparkeerde bestel- en vrachtauto's, gevaarlijk rijdende koeriers etc. Ze voelen zich niet voldoende geïnformeerd over keuzes en maatregelen die de gemeente neemt. Om de buurt mee te krijgen in de transitie naar uitstootvrije en slimme (stads)logistiek, is meer informatie en voorlichting nodig.

Eigen aandeel in logistiek (gedrag)

De bewoners zien om zich heen dat er veel besteld en bezorgd wordt en dat dit toeneemt. Vooral onder jongeren is het vrij normaal om regelmatig producten te bestellen. In de interviews kwam naar voren dat ook jonge gezinnen (weinig tijd) en expats (kennen de buurt niet) over het algemeen veel bestellen. Juist voor deze frequente online-bestellers is bezorging aan huis een must. Voor bewoners die incidenteel iets online bestellen, is het ophalen van een pakket bij een afhaalpunt geen probleem, uiteraard mits die pakketten niet te groot of te zwaar zijn. Ook blijkt dat bewoners heel regelmatig pakketjes aannemen voor andere bewoners in het pand of voor bureaus. Een snelle levering ('Vandaag besteld, morgen in huis') is geen intrinsieke behoefte van bewoners, al wordt aangegeven dat levering ook niet langer dan 3 à 4 dagen moet duren.

Gezien de toenemende verkamering van woningen is het aannemelijk dat er meer jonge mensen, voor korte tijd in de buurt komen wonen. Mede daardoor zal het aantal online-bestellingen toenemen en zullen bezorgdiensten vaker in de buurt moeten zijn. Ook de corona-maatregelen hebben gezorgd voor een sterke groei van online-bestellingen.

'Een Intelligent logistiek systeem rondom de levering van pakjes of het afhalen daarvan vereist samenwerking tussen alle bezorgdiensten. De gemeente kan daarbij veel meer de regie nemen' (bewoner)

De meeste bewoners laten zelden tot nooit eten bezorgen, omdat ze van koken houden, het leuk vinden om in de buurt boodschappen te doen en daar ook tijd voor hebben. Studenten blijken vaker eten te laten bezorgen; soms gezamenlijk met andere studenten, maar ook vaak individueel. Een aantal bewoners laat incidenteel boodschappen bezorgen, waarbij het meestal niet om dagelijkse producten gaat, maar om dozen wijn, speciale koffie of iets dergelijks.

Afval is samen met bouwwerkzaamheden de meest genoemde bron ergernis voor bewoners. Het is niet duidelijk of het hier om de hoeveelheid afval op straat gaat of om de logistiek van de vuilnisophaal. De vraag is of de Afval-pilot, die begin 2021 in De 9 straatjes-buurt van start gaat, een oplossing biedt voor de problemen.

Bewoners zien veel en vaak ingrijpende herstel- en (ver)bouwactiviteiten in hun omgeving. Het gaat onder meer om funderingswerk en kelderuitdiepingen, die doorgaans lang duren en veel vervoersstromen met zich meebrengen. De bouwactiviteiten hebben ook tot gevolg dat parkeerplekken langdurig bezet worden gehouden door busjes, bouwketen, containers, chemische toiletten etc. Busjes van bouwbedrijven staan er de hele dag, soms op de brug of stoep, soms in parkeervakken.

'Het gaat erom te achterhalen wat voor de verschillende groepen de incentives zijn om anders te gaan handelen. Die incentives moet je zien te achterhalen' (bewoner)

Bij alle bewoners komen met regelmaat schilders, klusjesmannen, dakbedekkers, elektriciens, loodgieters, installateur, glazenwassers etc over de vloer. Deze serviceverleners kunnen moeilijk een parkeerplek vinden en bovendien zijn de parkeerkosten hoog. Ze parkeren hun auto daarom dubbel, op de stoep of op de brug.

Die toegenomen drukte heeft vanzelfsprekend ook effect op de (verkeers)veiligheid in de buurt. Te hard rijdende fietsers en scooters, in combinatie met de noodgedwongen op de weg lopende voetgangers, leiden tot gevaarlijke situaties, met name voor ouderen. Shared space, zoals dat aan het begin van de corona-pandemie tijdelijk is ingevoerd, wordt door bewoners vooralsnog niet gezien als een goede maatregel om voetgangers meer veiligheid te bieden.

Bij bouwprojecten worden volgens de ondervraagden veel te gemakkelijk ontheffingen verleend om op plekken te rijden en te parkeren waar dat normaal niet mag en er daar wordt te weinig op gehandhaafd.

'Het is van belang om onderscheid te maken tussen logistiek ten behoeve van gemaksdiensten en noodzakelijk goederenvervoer om de buurt te laten functioneren. Daarin kunnen we veel selectiever zijn; het aandeel gemaksdiensten is nu veel te groot' (bewoner)

Betrokkenheid

Bewoners vinden het terecht en logisch dat de transitie naar zero emissie wordt aangegrepen om de logistiek in de buurt beter te organiseren. De meeste tonen zich bereid om samen met ondernemers aan het vervolg van dit project mee te doen en te denken.

Conclusies en mogelijke oplossingen:

- Meer goederentransport over water, met aandacht voor geschikte locatie van steigers en overslagpunten.
- Meer hubs waar goederen overgeslagen kunnen worden op kleiner en elektrische voertuigen. En meer afhaalpunten om pakketbezorging efficiënter te laten verlopen. Hubs en afhaalpunten vereisen intelligente logistiek en adequate informatie-uitwisseling.
- Betere communicatie over en handhaving van verkeersregels, met minder uitzonderingen op de regels in de vorm van ontheffingen.
- Autoparkeerplekken deels beschikbaar maken voor laden en lossen, maar nadrukkelijk níet voor langdurig parkeren (door busjes van bouwbedrijven).
- Eventueel instellen van venstertijden, maar dan wel goed op elkaar afgestemd zodat de buurt toegankelijk blijft. En de venstertijden goed handhaven.
- Bevorderen van elektrisch rijden, maar aandacht voor nadelen elektrische voertuigen (gewicht van accu's en echte energiezuinigheid).
- Veel meer bundeling en samenwerking bij onder meer pakketbezorging en een stevige rol van de gemeente daarbij.
- Meer onderscheid maken tussen gemaksdiensten aan de ene kant, en goederenvervoer dat noodzakelijk is om de buurt goed te laten functioneren aan de andere kant.
- Op zoek gaan naar de incentives die partijen in de buurt ertoe aanzetten om hun gedrag te veranderen.

Winkels, horeca en hotels, culturele- en kennisinstellingen, kantoren, chauffeurs

De coronacrisis heeft de situatie in het 9straatjesgebied ernstig gewijzigd. Om niettemin een goed beeld van de goederenstromen en mogelijkheden in de buurt te krijgen, is de periode voor maart 2020 als uitgangspunt genomen voor de interviews met vertegenwoordigers van winkels, horeca, kantoren, en culturele- en kennisinstellingen.

Verder is afvalinzameling achterwege gelaten vanwege de startende afvalpilot in het gebied. Met inzet van de Crisis & Herstelwet mag bedrijfsafval er als huishoudelijk afval worden beschouwd en kan alle afval aldus door één partij worden ingezameld.

Vrijwel alle geïnterviewden bleken op de hoogte van plannen voor uitstootvrije zones, echter niet dat deze voor stadslogistiek binnen de ring A10 per 2025 een feit zal zijn. En: slechts een klein deel van de ondernemers beschikt over een eigen bedrijfswagen. De overstap naar elektrisch wordt vooralsnog te kostbaar gevonden.

Hieronder volgt per sector een greep uit de resultaten.

Winkels

De bijna 150 winkels variëren in omvang van zo'n 15 tot 140 m². Uitschieter is Jumbo City met ca 400 m². Van belang is dat de bevoorrading niet alleen verschilt per branche maar ook per winkeltype. Zo heeft een conceptstore een enorme hoeveelheid leveranciers, kent de *flagshipstore* slechts het eigen merk en één vervoerder, en ontvangt een winkel met externe projecten ook omvangrijke leveringen voor de uitvoering van opdrachten. Winkels met verse waar worden op hun beurt dagelijks meermaals en veelal gepland beleverd en bij de supermarkt gaat het om groter materieel.

Gemiddeld ontvangen de winkels 3 keer per week tot dagelijks leveringen van in totaal zo'n 20 dozen van 15 kg per week. Deze worden via vrijwel alle pakketbedrijven gedurende de hele dag bezorgd. Verder ontvangt men enkele keren per jaar een grotere zending met vrachtvervoerders als Stad Alkmaar Logistics. De dozen zijn bij b2b (i.t.t. b2c) altijd optimaal gevuld. Van belang voor de volumes van bestellingen is enerzijds een gebrek aan opslagruimte en anderzijds het vermijden van transportkosten.

De keuze van verzendbedrijf en bezorgmoment is geheel aan leveranciers en fabrikanten. Hooguit 10% van hen komt met eigen transport. De vrijwel altijd online gedane bestellingen worden vaak binnen een week geleverd. Snelheid en tijdstip van levering blijken alleen voor winkels met verse waar en de supermarkt van groot belang. Piektijden zijn er vooral bij seizoenswisselingen.

Verzendingen brengen de winkels waar mogelijk zelf naar de nabije PostNL of worden gecombineerd met een levering. Datzelfde geldt voor het retourneren van voorraden bij *brandstores*. Bij de bloemenzaak gaan verzendingen 'slim en efficiënt' per fiets of twee keer per dag met Bloementrans. Interessant is tot slot dat het aantal vervoersbewegingen afgelopen jaren groeide door toename van het aantal nieuwe collecties, ontwerpers, leveranciers en logistieke bedrijven.

'Vroeger kregen veel winkels twee per jaar nieuwe voorraad en ging men door tot de spullen op waren. Dat is verleden tijd. Gekscherend noemen we dat nu winkeltje spelen.' (manager flagshipstore)

Horeca en hotels

De ruim 40 horecalocaties in de 9straatjesbuurt variëren van luxehotels, bruine cafés, lunchrooms en broodjeszaken tot de meest uiteenlopende restaurants. Al deze varianten zijn aan een interview onderworpen. Dat horecadistributie een relatief grote belasting kan vormen, wordt in het gebied niet direct benoemd of ervaren. Mogelijk komt dit doordat de horecagelegenheden tamelijk verspreid liggen en of doordat men een gunstig tijdstip van bezorging regelde om zo min mogelijk overlast te veroorzaken.

'Chauffeurs leveren de boel af en vertrekken weer, daar valt echt geen tijd te winnen. Bovendien, ook wij vinden doorstroming belangrijk, net als schone lucht, leefbaarheid en ruimte.' (hotelmanager)

Alle zaken worden dagelijks beleverd door een scala aan groothandels en kleine vers leveranciers. Het hoogwaardige restaurant en het hotel ontvangen minimaal 3 tot 7 keer per dag een bestelling. Negentig procent van de leveringen vindt plaats vóór 11.00 uur. Alleen nabestellingen komen doorgaans later op de dag. Deze nabestellingen worden in principe vermeden maar lijken niet te voorkomen en ook altijd mogelijk te moeten blijven. Brengen en halen van goederen komt veel voor als het gaat om linnen, glaswerk en (klap)kratten.

Lokaal en seizoensgebonden inkopen is steeds vaker aan de orde, maar wordt als dubbel ervaren als het apart wordt bezorgd. Zodra iets een vlucht neemt, zoals speciaal-bieren, is bundeling en levering van bestellingen via een platform vaak al snel aan de orde.

Het merendeel van de leveringen komt met een busje. In geval van koffie, wijn e.d. is dat meestal een pakketbezorger. Ongeveer 10% wordt bezorgd met een groothandelsvoertuig en een toenemende hoeveelheid producten met elektrisch vervoer en cargobikes. Efficiëntie wordt door alle horeca nagestreefd en alleen als het gaat om versproducten vindt men snelle levering noodzakelijk. Wel moet duidelijk zijn wanneer er wordt geleverd, zodat de besteltermijnen daarop kunnen worden aangepast. Verder ziet men dat leveranciers steeds vaker samenwerken, pakketbedrijven inschakelen of met ruimtebesparende kratten werken.

Veel mogelijkheden om zelf samenwerking te zoeken met horecagelegenheden in de buurt ziet men niet. Voor versproducten luistert het tijdstip waarop de keuken begint nogal nauw en verplichte keuze uit een geselecteerd aanbod lijkt ook niet de bedoeling. Daarnaast is er sprake van opgebouwde relaties en merkentrouw. Wel wordt meerdere malen gezegd dat op alle glaswerk statiegeld zou moeten worden geheven.

'Terughoudendheid in het aantal bestellingen en nabestellingen is beleid. De juiste hoeveelheden zijn echter niet altijd te voorzien en, al zou je vanwege efficiëntie en kosten anders willen, het staat nu eenmaal op de kaart en nee moeten verkopen doe je liever niet.' (restaurateur)

Culturele en kennisinstellingen

Er zijn een tiental culturele- en kennisinstellingen in de buurt. Hun aandeel in de stadslogistiek is zowel constant als uitermate wisselend en onvoorspelbaar door evenementen, programmering e.d. Nader onderzocht zijn Cultuurhuis Felix Meritis, Fotomuseum Huis Marseille en Business Universiteit Nyenrode. Hun basisbevoorrading betreft dagelijks meerdere groothandels, wekelijks zo'n drie leveranties van verse producten en gemiddeld 3 keer per dag pakketten met koffie en thee, technische, kantoor- en facilitaire artikelen.

Kenmerkend is de sterk wisselende belevering en retourstroom bij evenementen en partijen, tentoonstellingswisselingen en andere eenmalige activiteiten. Deze goederenstromen variëren van drank, catering en services tot licht en techniek en zonder minimaal twee dagen voor extra veel verkeersbewegingen. Vrijwel alles wordt in de ochtend tussen 8.00 en 12.00 uur gebracht en weer opgehaald. Er is echter wel vaak sprake van nabestellingen.

'Voor evenementen, groot of klein, is een strakke planning van groot belang als je verrassingen wilt voorkomen. Alles moet op tijd aanwezig zijn en ook weer zijn. Nabestellingen komen heel voor. Missende stoelen, niet werkende microfoons, vergeten bloemstukken. Deze zijn van levensbelang en moeten op elk uur van de dag kunnen worden nabezorgd.' (medewerker cultuurhuis)

Twee instellingen hebben een voor het gebied ongekend breed trottoir. Hier wordt dankbaar gebruik van gemaakt om opstoppingen te voorkomen en bij gebrek aan verdere laad- en losruimte. Zoals bijna alles in de stadslogistiek heeft ook dit twee kanten, aangezien het voetgangers de rijbaan op dwingt. Meer en betere organisatie van laad- en losruimte wordt dan ook noodzakelijk gevonden voor verbetering van de verkeersveiligheid.

Beperkte opslagruimte en toegang zijn net als bij alle andere partijen in het gebied ook bij de instellingen aan de orde. En net als de rest zeggen ook zij scherp te zijn op efficiëntie en kosten. Een opmerkelijk verschil is dat een buurthub, vanwege de extra handelingen, niet geschikt is voor de logistiek bij evenementen en andere eenmalige activiteiten.

'Ruimte is voor iedereen belangrijk. Omdat er weinig van is, moeten we er slim mee omgaan. We zitten niet voor niets in werelderfgoed. Juist de historische beperkingen maken het extra interessant om creatief te zijn.'

Kantoren

Langs de grachten zijn talloze kantoren gevestigd van advocaten, handelsbedrijven en start ups. Ook zijn er veel verzamel panden voor kleine bedrijven en internationale hoofdkantoren. Het aandeel van deze sector in het aantal vervoersbewegingen moet niet worden onderschat. Zo melden zich alleen al bij kantorencomplex De 5 Keizers dagelijks minstens 10 pakketbezorgers met één tot vier pakketten. Aangevuld met een supermarktlevering en zo'n tien service- en onderhoudsbedrijven voor alarm, lift, tuin en noem maar op. Een start-up even verderop op de gracht ontvangt gemiddeld 3 x per dag pakketten van over de hele wereld en verstuurt minimaal 1 x per dag. Transportkosten noemt men bij zowel bestellingen als verzendingen leidend wat betreft snelheid van bezorgen.

De leveringen en ook de onderhoudsbedrijven komen gedurende de hele dag. Bij het grote kantorencomplex betreft het de helft busjes en de helft fietskoeriers of cargobikes. Waar overal elders de afleveringen zo snel mogelijk plaatsvinden, zijn de bezorgers hier doorgaans tussen de 5 en 7 minuten kwijt om het een en ander met de lift boven bij de hoofdkantoren af te leveren. Aanname van de pakketten door de receptie in de ruime centrale lobby wordt niet passend en te bewerkelijk

gevonden. Datzelfde geldt voor een pakketmuur en of -kluis. Een enkel bedrijf wil wel een melding van de receptionist ontvangen als er een bezorger aan komt, maar de meeste niet.

Kenmerkend voor veel kleinere verzamelgebouwen zijn de toenemende opstoppingen voor de deur. Dit komt mede doordat het enige tijd kan duren voor iedereen bij de voordeur is en er vaak misverstand is over huisnummertoevoegingen. Om ook de bezorger te ontlasten, ziet men veel in een meldingssysteem. Net als in meer laad- en losruimte en de verplichting daar gebruik van te maken. Verder heeft ook deze categorie geen bezwaar tegen beperking van ontvangst- en verzendtijden.

'Alle kleine verbeteringen moeten uiteindelijk bijdragen aan de grotere stappen. We schamen ons al er veel opstoppingen zijn en zijn voor beperking van de ontvangst- en verzendtijden.' (eigenaar start)

Chauffeurs van pakketbusjes

Er rijden of staan vrijwel continu pakketbusjes ergens in de negen straatjes, op de vier grachten of twaalf bruggen. Een aantal van de chauffeurs ervan is kind aan huis in het gebied. Omdat hun ervaring een interessante kijk op de buurt kan geven, is met drie chauffeurs gesproken. Afhankelijk van de omvang van het bedrijf rijdt men of alleen in de buurt of in de hele grachtengordel. PostNL heeft de het 9straatjesgebied opgedeeld in een aantal efficiënte blokken.

'We geven liever geen overlast, maar toch staat de boel regelmatig vast. Of je nu zelf de oorzaak bent of niet, het zorgt voor stress en geeft mensen een kort lontje.' (een chauffeur)

Gemiddeld vervoert men zo'n 150 tot 200 pakketten per dag, die men aflevert bij zowel bewoners als winkels, horeca, kantoren en instellingen. Bezorging en pick-ups van accounthouders vinden vaak als eerste en vóór 11.00 uur plaats. Gemiddeld wordt per bezorging twee minuten gerekend. Dit is echter bij verzamelgebouwen van kantoren en appartementen vaak niet toereikend, doordat het lang kan duren voordat de ontvangers de voordeur hebben bereikt. Als oplossing zien de chauffeurs een buurthub met voor ieder bezorgbedrijf een eigen ruimte. En pakketkluizen bij panden met veel bewoners of kantoren.

Er rijden steeds meer elektrische pakketbusjes, levv's en fietskoeriers van gerenommeerde en nieuwe logistieke bedrijven. Daartoe behoren ook combinaties van busjes en cargobikes die zo nodig bij elkaar overladen. Uitstootvrije stadslogistiek per 2025 is bekend bij de chauffeurs. Zij vinden dit een goede ontwikkeling maar ze denken ook dat de buurt daarmee niet veiliger wordt.

'Levv's en cargobikes zijn veel sneller en kunnen onbehouwen rijden. De maximum snelheid is 30, maar met mijn bus kom ik in het centrum niet verder dan 15 km.' (een chauffeur)

De laad- en losplekken zijn goed bekend, maar of te krap of oneigenlijk bezet. Een maximale statijd en strikte handhaving noemt men dan ook welkom. Ook zagen de chauffeurs het aantal laad- en losplekken steeds verder afnemen ten gunste van fietsen, scooters, laadpalen en deelauto's. Vrijwel alle busjes rijden met een ontheffing voor het geldende stopverbod in de straatjes. Deze was eenvoudig te krijgen. Men is zich niettemin bewust van de drukte en parkeert als het mogelijk is op de bruggen. Van daaruit gaan ze dan eventueel met een steekwagen op pad. De chauffeur van UPS zegt gemiddeld 7 km in het gebied te rijden en er 14 km te lopen.

Over de *shared space*, die sinds corona is ingevoerd om afstand te kunnen houden op de langs de grachten nog geen halve meter brede trottoirs, is men net als de andere bedrijfsmatige stakeholders tamelijk positief. *'Eerst vond ik het maar niks maar gaandeweg bleek het veel relaxter. Mensen letten beter op en zijn zich bewuster van het verkeer.'* De uitvoering met straatprints en borden noemt iedereen echter abominabel.

Conclusies en verbeterpunten:

- Bezorging van bestellingen komt vaak niet op een paar dagen aan. En: drie keer per week leveringen ontvangen, volstaat voor veel partijen. Met uitzondering natuurlijk van verse producten en leveranties voor events e.d. Wel weet men graag het moment van levering, zodat men zich daarop kan voorbereiden en zo nodig de besteltermijnen kan aanpassen.
- Uitladen voor de deur is niet nodig en kan meestal vanaf laad- en losplaatsen. Deze zijn echter steeds schaarser geworden, te krap en of oneigenlijk en langdurig bezet.
- De kosten van transport zijn meestal onbekend en of worden vermeden door aanpassing van volumes. Efficiëntie is bij iedereen het streven, bij gebrek aan opslagruimte en vanwege kostenbesparing. 'Slim werken levert geldt op. Duurzaamheid komt dan op de tweede plaats'.
- Het geldende stopverbod (van 12 tot 18.00 u) zou kunnen werken als er niet zoveel ontheffing waren verstrekt. 'De hele dag busjes in de straat of voor je winkel is funest voor het straatbeeld en de klandizie'.
- Toename van cargobikes en levv's geeft meer opstoppingen, omdat voor hen éénrichtingsverkeer niet geldt en zij zich moeilijker half op de stoep kunnen manoeuvreren.
- Verbouwingen zorgen voor veel overlast. Bouwverkeer zou zoveel mogelijk over water moeten en of naar servicestroken met 'slimme' toegang, tijdslimieten, handhaving en flexibel gebruik in de avond.
- Venstertijden, even topdrukte en daarna rust, worden door alle partijen als gunstig gezien. Levering van verse waar en nabestellingen moeten echter wel te allen tijde mogelijk blijven.
- De animo voor een buurthub en dan white label bezorgen is groot. 'We moeten dat als buurt met de gemeente afdwingen. De logistieke sector gaat dat echt niet regelen, dat zit niet in hun dna'.
- Autoluw wordt alom verwelkomd. Echter wel met inperking van de snelheid van fietsers en levv's. Verder wordt de straatinrichting als niet meer van deze tijd genoemd en heeft een woonerfconstructie de voorkeur.

B. Enquête

Op basis van de uitkomsten van de inventarisatie en de interviews is een enquête opgesteld, die zowel online kon worden ingevuld als op straat is afgenomen. Er is gekozen voor een combinatie van deze methoden, omdat niet alle bewoners en ondernemers per e-mail te bereiken zijn. Om die reden zijn er in de buurt ook nog kaarten verspreid met een link naar de enquête via een QR-code.

De straatenquête moest beperkt blijven tot een invultijd van circa 5 minuten en bevatte daarom een selectie van de vragen uit de online enquête.

In totaal hebben 130 respondenten de enquête ingevuld, waarvan 73 online en 57 op straat. Van de respondenten was 60% bewoner, 26% ondernemer en 14% werknemer of bezoeker (alleen straatenquête).

Doel van de enquête was om na te gaan of de uitkomsten van de interviews ook breder werden gedeeld door bewoners en ondernemers. Daarom zijn in de enquête zoveel mogelijk dezelfde onderwerpen opgenomen als in de interviews.

Online bestelling, pakketbezorging

Een ruime meerderheid, namelijk twee derde, doet één tot vijf keer per maand een online bestelling. Ondernemers bestellen vaker online dan bewoners. Voor de meesten (70%) maakt het niet zoveel uit of de bestelling snel (dezelfde dag of de volgende ochtend) of enkele dagen later wordt geleverd. Ondernemers vinden dit vaker (heel) belangrijk dan bewoners. Daarbij zal het veelal om verse producten gaan, zoals in de horeca of bij supermarkten.

Bijna de helft van de respondenten vindt het prima om pakketten op te halen bij een afhaalpunt. Ruim 20% wil dat absoluut niet en dit zijn wederom vaker ondernemers omdat dat voor hen niet handig is.

Buurthub

Stelling: *'Er moet een buurthub komen waar alle goederen voor de 9 straatjes-buurt worden overgeladen op klein en schoon vervoer, zodat alleen kleine elektrische bestelauto's en cargobikes de buurt in gaan'*. Ruim 80% vindt een buurthub een goed idee, bijna 20% is neutraal. Opvallend vaak wordt hierbij Q-park aan de Marnixstraat als geschikte locatie genoemd, maar ook het PostNL-kantoor aan de Singel of het Raamplein. Bewoners noch ondernemers lijken exact voor ogen te hebben hoe zo'n buurthub eruit zou kunnen zien. Essentieel is dat de doorstroombmogelijkheden goed zijn.

Transport over water

Stelling: *'De gemeente moet de pleziervaart op de grachten zodanig beperken, dat de grachten meer kunnen worden gebruikt transport van goederen ('vracht over de gracht')*.

Ruim de helft (56%) is het (helemaal) eens met de stelling, een kwart is neutraal. 18% is het er (helemaal) niet mee eens, waaronder relatief veel ondernemers. Die hechten kennelijk meer aan de pleziervaart.

Elektrisch vervoer

Vraag: *'Zou de overheid nog verder moeten gaan in het stimuleren van elektrisch vervoer?'*

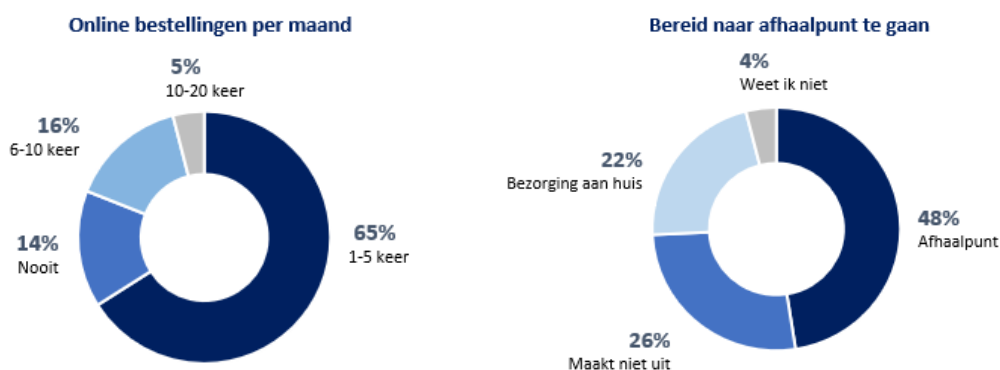
Bijna twee derde van de respondenten antwoordt bevestigend. 18% vindt dat de overheid hier niet verder in moet gaan en dat is voornamelijk vanwege het gewicht van de accu's en twijfel of de elektriciteit die wordt gebruikt duurzaam is opgewekt. Want alleen als dat het geval is, is er sprake van echte verduurzaming.

Venstertijden

Stelling: *'De beschikbare tijden voor bevoorrading van winkels en horeca moeten worden beperkt'*.

Twee derde van de respondenten is het hier (helemaal) mee eens, een kwart is neutraal. Er zijn op dit punt geen opvallende verschillen tussen bewoners en ondernemers. Voor beide categorieën geldt blijkbaar dat een korte periode met veel drukte opweegt tegen het voordeel van relatieve rust op de rest van de dag.

Vraag: *'Vindt u dat er voor pakketbezorging aan bewoners en bedrijven ook beperkte tijden moeten gelden?'*. Een overgrote meerderheid vindt van wel (57%) of misschien (26%). 12% is het hier niet mee eens, met name omdat ze vinden dat flexibiliteit nodig is en de buurt geen museum moet worden.



Verkeers(on)veiligheid

Vraag: 'Hoe denkt u dat het probleem van verkeersonveiligheid het beste opgelost kan worden?' Op deze vraag waren meerdere antwoorden mogelijk.

Het hoogst scoort de optie 'buurt als voetgangersgebied met de fiets en auto te gast': 55% is vóór deze optie. In verhouding zijn meer ondernemers hier vóór dan bewoners.

44% is voor strengere handhaving van het huidige stopverbod en eveneens 44% is voor betere handhaving op snelheid fietsers, scooters, auto's etc. Verbetering van de handhaving blijkt daarmee een belangrijk punt voor zowel bewoners als ondernemers.

Suggesties die door bewoners en ondernemers zijn gedaan, zijn onder te verdelen in:

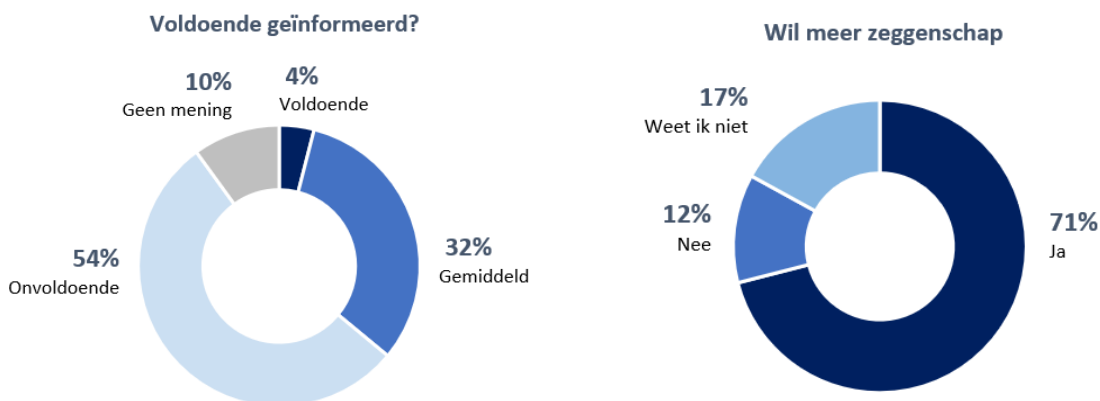
- Verkeerssnelheid/gedrag aanpakken ofwel meer en beter handhaven van (verkeers)regels;
- Stoepen vrijhouden voor voetgangers, dus geen winkeluitstallingen en fietsers en scooters op de stoep;
- Inrichting verkeersruimte aanpassen: bijvoorbeeld grachtenstoepen doortrekken, verkeersdrempels.

Burgerbetrokkenheid

In de enquête is ook gevraagd naar de mate waarin de buurt zich geïnformeerd en betrokken voelt en de bereidheid om in het vervolg een actieve rol te spelen.

Op de vraag 'Vindt u dat de gemeente en het stadsdeel u voldoende informeren over maatregelen met betrekking tot het goederenvervoer en de servicelogistiek in de buurt?' antwoordt 54% ontkennend.

Meer dan de helft voelt zich kennelijk onvoldoende geïnformeerd. Een derde (32%) voelt zich gemiddeld geïnformeerd. Bewoners vinden in verhouding vaker dat ze onvoldoende zijn geïnformeerd, ondernemers vaker gemiddeld. Slechts 4% voelt zich voldoende geïnformeerd.



Op de vraag 'Zou u meer (mede)zeggenschap willen hebben over de keuzes die de gemeente/het stadsdeel maakt ten aanzien van goederenvervoer?' antwoordt meer dan 70% bevestigend. 12% wil dat niet en 17% weet het (nog) niet. Ondernemers willen in verhouding vaker meer zeggenschap, bewoners geven vaker aan het (nog) niet te weten.

Tot slot antwoordt bijna een derde bevestigend op de vraag 'Bent u geïnteresseerd en/of bereid om aan het vervolg van dit project mee te werken?' en laat contactgegevens achter.

Bijna de helft antwoordt op deze vraag ontkennend en ruim 20% weet het (nog) niet.

C. Buurtbijeenkomsten

De resultaten van de inventarisatie, interviews en enquête vormden de input voor de drie buurtbijeenkomsten, die op 23 en 26 november en 1 december -ondanks Corona- op locatie zijn gehouden. Aanvankelijk was het de bedoeling dat er buurtbijeenkomsten per sector zouden worden georganiseerd, maar gaandeweg leek het logischer en vruchtbaarder om de verschillende groepen juist te mengen. Daarom waren bij de bijeenkomsten steeds twee ondernemers en twee bewoners aanwezig. Bij de tweede bijeenkomst schoven een expert op het gebied van stadslogistiek (Walther Ploos van Amstel) en Erwin Gorter van de gemeente Amsterdam aan. Bij de derde bijeenkomst een expert met betrekking tot buurtparticipatie en co-creatie (Stan Majoor).

Doel van deze bijeenkomsten was om de resultaten tot dan toe in een gemêleerd gezelschap te bespreken, er dieper op in te gaan, draagvlak voor het co-creatie proces te creëren en ideeën voor het vervolg te inventariseren. Hier volgen kort de belangrijkste uitkomsten:

Bijeenkomst 1

Stopverbod en venstertijden

Momenteel geldt er een stopverbod voor voertuigen alleen voor de straatjes. Een stopverbod betekent dat voertuigen daar niet stil mogen staan, bijvoorbeeld om te laden en te lossen, maar hiervoor kunnen ontheffingen worden verleend. Venstertijden, waarbij de beschikbare tijden voor bevoorrading van winkels en horeca worden beperkt, zouden in de toekomst ook voor de grachten kunnen gelden. Of en hoe venstertijden effectief kunnen worden ingezet, vereist nader onderzoek. Moeten er verschillende tijden gelden voor verschillende delen van de buurt? En hoe stem je dat dan goed af?

Handhaving

Een cruciaal punt bij alle maatregelen is de handhaving. Dat geldt in deze buurt bijvoorbeeld met betrekking tot ontheffingen aangaande het stopverbod en het vrijhouden van stoepen. Handhaving is essentieel voor de economische vitaliteit en toegankelijkheid van de buurt. De afgifte van ontheffingen moet transparant en goed geregeld zijn. Nieuwe technologieën bieden volop mogelijkheden voor slimme handhaving.

Invloed van de buurt

Hoeveel invloed heeft de buurt eigenlijk? Daar wordt door de deelnemers veel aan getwijfeld. Eén van de bewoners woont naast een enorm kantoorpand aan de Herengracht bij de Raadhuisstraat, waar net een omvangrijke, drie jaar durende verbouwing is gestart. Op initiatief van de gemeente en het bouwbedrijf zijn er met de buurt afspraken gemaakt over de logistiek rond dit project. Een voorbeeld dat het goed kan werken om de buurt te betrekken.

Op welke thema's zou de buurt een vuist willen maken?

Openbare ruimte is schaars, zeker in deze buurt. Daarom is het jammer dat de openbare ruimte vooral wordt ingenomen door 'stilstaand blik'. De gemeente is bezig ruimtegebruik te optimaliseren, onder andere in het kader van Amsterdam Autoluw, maar dat gaat langzaam. Parkeergelden zijn immers ook een belangrijke inkomstenbron voor de gemeente.

Busjes die de hele dag door half op de stoep staan, zijn voor zowel bewoners als ondernemers een grote ergernis. Geopperd wordt om Q-park/Europarking te gebruiken voor lang parkeren van bewoners en (bouw- en service)busjes, en daarnaast ook als buurthub. Een hub moet op een locatie komen waar de toevoer en distributie zo min mogelijk overlast geven.

Aanwezigen noemen verder de mogelijkheid van flexparkeerplekken: b.v. overdag fiets en 's avonds auto. Evenals de mogelijkheid van (tijdelijke) servicestroken aan de grachten.

Bijeenkomst 2

Ruimtegebruik

Het optimaal gebruiken van de schaarse ruimte is minstens zo belangrijk als schone lucht, aldus lector stadslogistiek Ploos van Amstel. Dat vraagt om minder vervoersbewegingen, maar vooral ook om minder langdurig gebruik van de ruimte. Met venstertijden beperk je de keuze in levertijden en kan je bundeling afdwingen. De afgifte van ontheffingen moet beter worden geregeld in Amsterdam. Die worden nu (te) gemakkelijk voor langere perioden verstrekt en zijn heel goedkoop. In Utrecht werken ze met dagontheffingen, die bovendien nauwlettend worden gehandhaafd.

Toegankelijkheid

Een belangrijk thema van de avond is het belang van kwantitatieve gegevens tegenover de individuele belevingen van de gebruikers van de buurt. Een bewoner geeft aan zich steeds meer opgesloten te voelen in de buurt als gevolg van de vele maatregelen die de gemeente neemt, zoals verkeersknippen en het afsluiten van wegen. Het wordt steeds moeilijker om met de auto de buurt in te komen. Het gaat dan niet om de luxe van een auto voor de deur, maar om (oudere, minder mobiele) bezoekers die niet langs kunnen komen als er geen parkeerplek is. En ook om serviceverleners, die niet meer willen komen vanwege gebrek aan parkeerplekken. Voor deze gevallen zouden dagontheffingen een uitkomst kunnen bieden. Ook wordt de mogelijkheid van een platform genoemd, om informatie te delen over serviceverleners die nog wel de buurt in komen (met fiets of anderszins).

Bijeenkomst 3

Perspectief

De voorbereiding op Zero Emissie Stadslogistiek is een goed moment om de buurt in een aantal opzichten te verbeteren. Kijk naar voorbeelden van stadslogistiek in historische binnensteden, zoals Utrecht, Kopenhagen, Italiaanse steden.

Sluit aan bij andere beleidsvoornemens in de buurt, zoals het Afvalproject, herstel van kademuren en bruggen, Amsterdam autoluw, en koppel dit aan buurtbetrokkenheid, economische vitaliteit, leefbaarheid (de prioriteiten voor de buurt). Door het Afvalproject is De 9 straatjes-buurt in feite al een experimenteerzone.

Ga het gevecht aan met bestaande regelgeving, want die is vaak niet actueel en onvoldoende toegesneden op specifieke buurten. Die regels moeten slimmer en meer op maat worden gemaakt.

Verkeersonveiligheid

De brutaliteit en onbezonnenheid van fietsers en scooters nemen toe; oversteken is onderhand levensgevaarlijk. Dit tast de leefbaarheid aan, met name voor ouderen.

Pakketbezorging

De pakketmarkt loopt tegen zijn grenzen aan; de wal lijkt het schip te keren. Zoals het zich nu ontwikkelt, gaat het een keer vastlopen. Daar moeten we als buurt op anticiperen en dan gaat het voor een deel ook over gedragsverandering bij bewoners en ondernemers. Bijvoorbeeld: betalen voor bezorging aan huis.

Wat hebben de buurtbijeenkomsten ons geleerd?

Bovenal, dat stadslogistiek te groot en te complex is om als buurt in zijn geheel aan te pakken. We moeten ons daarom beperken tot een aantal speerpunten. Ondernemers en bewoners zijn vrij eensgezind ten aanzien van problemen en oplossingen. Enkele lessen die naar voren zijn gekomen:

1. Een gemeenschappelijk verhaal zorgt voor verbinding

Omdat bewoners en ondernemers over redelijk veel punten hetzelfde denken en de gemeente de problemen niet snel gaat oplossen, moet de buurt het voortouw nemen. Het is nu nog een beperkte groep die actief meedoet, maar bij 'zelforganisatie' is het aantal respondenten of aantal deelnemers

minder belangrijk dan een goed en positief gemeenschappelijk verhaal: levendig en aanmoedigend. Dit narratief, dat voor verbinding zorgt en ook de rest van de buurt aanspreekt, bevat de volgende punten:

- Wat speelt er, wat zijn de (haalbare) speerpunten?
- Wat is het probleem dat we moeten oplossen en hoeveel invloed hebben we daarop?
- Wat zijn de mogelijke oplossingsrichtingen?
- Wat zijn de collectieve waarden van de buurt, waarom zetten we ons in?

2. Openbare ruimte is schaars en dierbaar; gebruik het daarom optimaal

Stilstaand blik en opstoppingen staan een efficiënt ruimtegebruik in de weg. Er zijn al talloze slimme oplossingen en er is nog veel meer mogelijk. In de horeca wordt bijvoorbeeld gewerkt met sleuteladressen, zodat pakketten ook kunnen worden afgeleverd als de eigenaar er niet is. Ook van de kant van de leveranciers worden alternatieven bedacht, nu het gebruik van bestelbussen moeilijker wordt. Zet in op meer laad- en losplekken, want die zijn voor de buurt interessanter dan autoparkeerplekken. Zorg voor hubs buiten de buurt, zodat er in de buurt meer ruimte ontstaat. Maak gebruik van het feit dat dit gebied al een experimenteerzone is vanwege het Afvalproject. Minder ontheffingen en goede handhaving zijn essentieel voor de aanpak van stadslogistiek en ruimtegebrek.

3. Cijfers, maar ook de verhalen achter die cijfers doen ertoe

Een goede informatiepositie is een voorwaarde voor de kwaliteit van het participatieproces. Actuele data zijn nodig om ontwikkelingen inzichtelijk te maken en om 'tegenstanders' te overtuigen (HvA, OiS), maar ook aandacht voor casuïstiek, voor de persoonlijke verhalen uit de buurt, is van groot belang. Verweef harde data met kwalitatieve gegevens: zoek het verhaal achter de cijfers. En heb oog voor het gedrag van mensen, bijvoorbeeld met betrekking tot afval op straat, online bestellen en in het verkeer.

'Beschouw de 9straatjesbuurt als 'tuin', waar veel mensen gebruik van maken en die continu onderhouden moet worden om te voorkomen dat de boel dichtgroeit.'

Belangrijkste opbrengsten buurtconsultaties

Verbinding

Een van de opbrengsten van dit SPES-project is dat er een verbinding tot stand is gebracht tussen bewoners en ondernemers. Ze hebben elkaar leren kennen tijdens de bijeenkomsten en inzicht gekregen in elkaars opvattingen en belangen. Die bleken op veel punten nauwelijks uiteen te lopen. Bewoners en ondernemers zitten op veel punten redelijk op één lijn zitten: er zijn geen grote belangentegenstellingen. Dit vormt een uitstekende basis om op verder te bouwen.

Bekendheid met onderwerp

Een andere opbrengst is dat de doelstelling Zero Emissie Stadslogistiek goed op het netvlies van bewoners en ondernemers is gekomen. En dat daarbij ook kansen worden gezien om de buurt te verbeteren en te beschermen tegen de ongewenste effecten van de groeiende goederenstromen. De bereidheid om hierover mee te denken en hieraan mee te doen is groot (genoeg) gebleken. Op termijn zou dit tot een netwerk kunnen leiden, bestaande uit bewoners en ondernemers en georganiseerd in buurtpanels, dat ook over andere onderwerpen meedenkt en meebeslist.

Informatiepositie

Uit zowel de interviews, enquête als de bijeenkomsten is naar voren gekomen dat ondernemers en zeker ook bewoners zich door de gemeente/het stadsdeel niet goed en tijdig geïnformeerd voelen over de keuzes die worden gemaakt en de maatregelen die worden genomen. Laat staan dat ze zich betrokken voelen. Een goede informatiepositie is een voorwaarde om effectief te kunnen participeren.

3. Het vervolg: stappenplan

Hoe gaan we verder en wat is daarvoor nodig?

In *Procesmanagement, over procesontwerp en besluitvorming* worden de volgende vier essentiële voorwaarden voor een goed (participatie)proces genoemd:

- Openheid: een open houding van de initiatiefnemers naar de verschillende stakeholders;
- Bescherming van kernwaarden: als voorwaarde voor het creëren van een veilige omgeving voor alle stakeholders;
- Voortgang: het inbouwen van prikkels om te zorgen voor voortgang en vaart in het proces en
- Inhoud: het inbouwen van arrangementen om het proces inhoudelijk voldoende te voeden.

In *Hoe richt je een zwerm?*, een publicatie over de aanpak van complexe vraagstukken staan vier punten die aandacht behoeven bij het organiseren van zeggenschap en die deels dezelfde elementen bevatten:

- *Maak inzichtelijk waar het over gaat.* De resultaten van dit SPES-project hebben daar in grote mate aan bijgedragen, maar het kan nog beter;
- *Help een completer beeld van de werkelijkheid te krijgen.* Maak gebruik van andere gemeentelijke instanties en kennisinstellingen om meer kwantitatieve en kwalitatieve informatie over de buurt beschikbaar te krijgen;
- *Haast je niet, maar biedt wel een uitweg.* Die uitweg kan worden geboden door een narratief te ontwikkelen, een common ground. Schets een positief en wervend toekomstperspectief;
- *Houd de beweging erin.* Bijvoorbeeld door een aantal thema's te kiezen waar de buurt concreet mee aan de slag kan gaan, daarbij ijkpunten aan te geven en regelmatig terug te koppelen over de voortgang.

Het is kortom van belang om zichtbaar te zijn voor de buurt en activiteiten te ondernemen die op korte en middellangere termijn zorgen voor verandering. Op die manier kan de verbinding, die door het SPES-project in de buurt is ontstaan, verder groeien en ingezet worden op de thema's die voor de geïnterviewden, geënquêteerden en deelnemers aan de bijeenkomsten prioriteit hebben, zoals economische vitaliteit, leefbaarheid, toegankelijkheid.

Het bewaken van de leefbaarheid, economische vitaliteit en toegankelijkheid bij de overgang naar Zero Emissie Stadslogistiek is voor alle partijen een herkenbaar en relevant uitgangspunt gebleken. Dit is te beschouwen als de gezamenlijke opgave, de common ground.

Wat is er nodig om de betrokkenheid van de buurt bij de transitie naar Zero Emissie Stadslogistiek vast te houden en uit te breiden? Een belangrijke stap die nu kan worden gezet is het vormen van buurtpanels, bestaande uit bewoners en ondernemers uit de buurt. Deze buurtpanels rondom stadslogistieke speerpunten moeten simpel, laagdrempelig en dynamisch zijn, zodat geïnteresseerden voor korte of langere termijn kunnen aanhaken.

Om houvast te bieden, ook in de communicatie naar andere buurtbewoners, ondernemers en naar de gemeente toe, is het een zinvolle stap om een *narratief* te ontwikkelen waarin iedereen zich herkent en die als rode draad en houvast voor het (participatie)proces kan dienen. Vanuit dit narratief kunnen *collectieve acties* worden opgezet.

Om de beweging erin te houden is het goed om een aantal thema's te selecteren, waar omheen de buurtparticipatie en bottom up-aanpak georganiseerd kunnen worden. Uit de gesprekken en bijeenkomsten is een aantal mogelijke thema's naar voren gekomen.

- *Autoparkeerplaatsen inwisselen voor laad- en losplekken*

Dit onderwerp is op verschillende manieren naar voren gekomen tijdens de bijeenkomsten. Zo wordt 'stilstaand blik' een voorbeeld genoemd van inefficiënt ruimtegebruik en blijken bewoners best bereid om mee te werken aan het buiten de buurt parkeren van hun auto. Tegelijkertijd is er de wens om de buurt toegankelijk te houden, bijvoorbeeld voor oudere bewoners en bezoekers die slecht ter been zijn en voor serviceverleners. Het onderwerp is onderdeel van Amsterdam Autoluw en andere beleidsprogramma's, wat het complex maakt en waardoor er niet snel resultaten te zien zullen zijn.

- *Hoe beter omgaan met ontheffingen (voor het stopverbod)*

De vele ontheffingen zijn voor zowel bewoners als ondernemers een grote ergernis, zo bleek tijdens de bijeenkomsten. Die worden veel te gemakkelijk verstrekt en vaak voor onnodig lange perioden en ze worden bovendien niet goed gecontroleerd. De ontheffingen staan de handhaving van (verkeers)regels in de weg. Dit heeft invloed op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de buurt. Dit lijkt een redelijk concreet onderwerp om mee aan de slag te gaan, bijvoorbeeld door te gaan praten met de instantie die de ontheffingen verstrekt.

- *Hoe kan (pakket)bezorging van online bestellingen anders, beter worden georganiseerd*

De pakketbezorging groeit uit haar voegen, bereikt haar grenzen. Er is sprake van een dermate sterke groei, mede onder invloed van corona-maatregelen, dat de negatieve gevolgen merkbaar worden. Uit de interviews en enquête bleek de bereidheid om pakketten bij een centraal punt af te halen redelijk groot. Ook bleek het vaak geen probleem als online bestellingen pas na een aantal dagen worden geleverd. Dit onderwerp vraagt om gedragsverandering van bewoners en ondernemers: minder frequent bestellen, meer afstemmen en meer via afhaalpunten. Een gesprek met chauffeurs van bezorgdiensten lijkt een zinvolle eerste stap.

Een Stappenplan

1. Om een verbinding tussen bewoners en ondernemers tot stand te brengen, zijn interviews, een enquête en buurtbijeenkomsten georganiseerd. Dit zijn de stappen die in dit project zijn genomen en hierboven staan beschreven.

Redenerend vanuit het voorgaande ziet het Stappenplan voor het vervolg er als volgt uit:

2. Resultaten van bovenstaande activiteiten delen met de buurt, ten behoeve van zichtbaarheid en informatiepositie en als eerste stap richting een narratief;
3. Terugkoppeling met SPES en gemeente Amsterdam (centraal en gebiedsteam);
4. Opzetten van gemeenschappelijke informatie- en communicatieplatform voor bewoners én ondernemers;
5. Buurtpanels van bewoners en ondernemers vormen: activiteiten en doelen bepalen, narratief verder uitwerken;
6. Selectie van thema's en speerpunten, vaststellen en verder uitwerken;
7. Communicatiestrategie opzetten om zoveel mogelijk bewoners en ondernemers te betrekken en de communicatie met andere partijen vorm te geven;
8. Financiering en ondersteuning regelen vanuit gemeente, HvA en/of andere instantie, bijvoorbeeld om een onafhankelijke procesbegeleider aan te kunnen stellen.

Tot slot

Om vorm en inhoud te geven aan de betrokkenheid van de buurt, zou de 9 Straatjesbuurt een proeftuin kunnen zijn, een stadslab, of een experimenteerzone. Kortom, een buurt waar de vruchtbare alliantie van bewoners en ondernemers zich verder kan ontwikkelen en waar die samenwerkt met andere betrokken partijen. Om op die manier te werken aan beperking van de vervoersbewegingen, aan een optimale inrichting van de openbare ruimte en bovenal aan zeggenschap van de buurt over mogelijke maatregelen.