

Leerzame netwerkbijeenkomst stedelijke distributie Maastricht

Woensdagmiddag 30 maart 2016 namen ruim veertig geïnteresseerden deel aan de bijeenkomst van de Community Duurzame Stedelijke Distributie Limburg. De bijeenkomst is georganiseerd door Françoise van den Broek, projectleider Stedelijke Distributie bij Maastricht Bereikbaar, met als gastheer Henk Verberk van Sligro. Het doel van de middag was om de deelnemers bij te praten over relevante landelijke ontwikkelingen en hen te inspireren om gezamenlijk tot concrete vervolgacties te komen. De komende tijd zal in kleinere groepen op deelgebieden verder worden doorgewerkt.

De middag werd gestart met een meer algemeen beeld van de laatste landelijke ontwikkelingen op het gebied van stedelijke distributie en innovatieve concepten. Vervolgens is vooral gesproken over de drie onderwerpen die in 2015 als kansrijk voor Maastricht benoemd zijn, namelijk:

- horecabelevering;
- stadsdistributie;
- afvallogistiek.



Als rode draad was gekozen voor de kansen. “Wat kan wel en wat kan snel”. Uitgangspunt is een gastvrij en servicegericht Maastricht, het versterken van de economie door het ‘ontzorgen’ en verlengen van de verblijfsduur van bezoekers, leefbaar en duurzaam voor alle betrokkenen. Dit vergt een andere manier van samenwerken en organiseren, en een veel nauwere afstemming tussen verlader, ontvanger én logistiek dienstverlener.” De presentaties van de inleiders lieten vervolgens goed zien wat er mogelijk is en waar ook juist nog lacunes zitten die doorpakken in de weg staan.

Herman Wagter, Programma Manager Topsector Logistiek en Programma Secretariaat, Connekt, ging met zijn presentatie “What’s cooking?” in op de landelijke en demografische ontwikkelingen, die de noodzaak tot actie benadrukken. Hij signaleert dat er veel mensen bezig zijn met duurzame stedelijke logistiek. “Het is populair en interessant en er staan veel potten op het vuur. In de straat merk je er echter nog weinig van! Mensen zijn verwender, willen zonder verstoringen leven en dit geeft een conflict, het wordt pijnlijk, begint te schuren en de spanning is voelbaar. Hier ligt een opgave voor de logistiek.” De grootste uitdaging is volgens Herman gelegen in het vormgeven van de beweging en hoe dit een stap vooruit te brengen. “Er is voldoende budget, er zijn voldoende goede ideeën en mensen die al minstens tien jaar met dit thema bezig zijn.”



Vraag vanuit de zaal: Kan niet via Bubble Post, Cargobikes e.d. alle bestelbusverkeer uit de stad worden gehaald? Antwoord Herman Wagter: “Er is een mooie groei en er is veel belangstelling voor alternatieve manieren van vervoeren. **Toch kiezen nog veel leveranciers voor de traditionele manier van werken en ieder voor zich. Bovendien vergt het veel werk om een bewustzijnsverandering teweeg te brengen.**”

Bram Kin, onderzoeker aan de Vrije Universiteit Brussel (MOBI, the Mobility, Logistics and Automotive Technology Research Centre), goed bekend met Maastricht, was de tweede spreker van de middag. Als gevolg van e-commerce wordt er steeds meer individueel en in kleine volumes geleverd. De frequentie van levering wordt daardoor steeds hoger. Dit zorgt voor meer druk bij de chauffeur maar ook voor andere verkeersdeelnemers. Voertuigen staan vaker op fiets- en voetgangerspaden. "Er zijn veel regels die nieuwe ideeën belemmeren." Bram Kin doet onderzoek naar de '4 A's van duurzame stadsdistributie'. Kin noemde tijdens zijn presentatie enkele kansrijke concepten, die relatief eenvoudig uit te rollen zijn. Als het gaat om 'Awareness' is het belangrijk om de externe kosten van het transport in beeld te krijgen. Het gebruik van pick-up points en lockers op strategische locaties, zoals stations kan veel voertuigkilometers reduceren. Bij 'Act and Shift' zoek je juist naar andere transportmogelijkheden en middelen. Zoals de binnenvaart, de tram, cargobikes en dagrand belevingen (in de avond of nacht). De derde A van 'Avoidance' focust op het gebruik van consolidatiecentra. Hiermee voorkom je lege kilometers. Deze centra hoeven niet per se de bekende vaste locaties te zijn, maar kunnen ook mobiele depots of micro-consolidatiecentra zijn. De cargobike kan van daaruit de fijnmazige 'last mile' afhandelen. Deze werkwijzen vergen een gedragsverandering van zowel retailers als vervoerders. Tot slot kan ook gedacht worden aan 'Alternative Vehicles'. Tot circa 1.000 kg kan al een elektrisch voertuig ingezet worden, daarboven zijn andere vervoerswijzen efficiënter.



"En waarom niet meer gebruik maken van vrij beschikbare capaciteit?" In CityLab Brussel onderzoekt Bram Kin samen met Procter & Gamble hoe je op deze manier juist kleinere goederenstromen efficiënter kunt maken door ze door al aanwezige besteldiensten mee te geven. "Je kunt data delen en goederen afleveren tijdens de lunchwandeling van de ontvanger. Met GPS kun je tot op de minuut nauwkeurig bepalen waar iemand zich bevindt. Deze vernieuwende oplossingen zijn mogelijk, maar vereisen intensief overleg tussen en daadkracht van alle belanghebbenden."

Belangrijke conclusies van Bram Kin: Concepten voor duurzamere stadsbevoorrading kunnen succesvol zijn wanneer rekening wordt gehouden met: inter- en intra-

heterogeniteit belanghebbenden, de heterogeniteit van goederenstromen en de lokale context.

Thierry Verduijn, Maastricht Bereikbaar, geeft aan dat over de hele wereld projecten op het gebied van stedelijke distributie plaatsvinden, maar wat is er na afloop van het project, als de subsidie stopt, van over? Bram Kin: dit kan inderdaad irritatie opwekken, de verduurzaming ontbreekt, de vertaling naar de praktijk komt vaak in het geding. Wie gaat dit oplossen, de overheid of de bedrijven? Bedrijven moeten de tijd krijgen om zich aan te passen, gedragsverandering is noodzakelijk. **Lastig daarbij is dat ook de ontvanger hierin iets zal moeten betekenen, het wordt nog niet als prioriteit gezien en hoe maak je dit bestendig?**

Vervolgens werd ingegaan op de drie vanuit Maastricht geselecteerde onderwerpen. Als eerste kwam **horecabelevering** aan bod. Henk Verberk, Operations Manager Transport, Sligro Food Group Nederland b.v. ging in op de visie en uitvoering van Sligro. "Sligro wil vol, schoon, stil en veilig vervoeren. In Amsterdam wordt door Sligro al gereden op gas en met elektrische koel/vrieswagens."



In het najaar van 2015 heeft Sligro een pilot uit kunnen voeren in Maastricht volgens het 'Stop & Drop 1.0'-principe. Op het Vrijthof was een locatie beschikbaar gesteld met een laadpaal, waar het Sligrovoertuig aan de stekker kon om van daaruit diverse klanten aan het plein te beleveren. Voordeel: minder dieselverbruik, schoner, stiller en veiliger in het verkeer. Belangrijkste lessen volgens Henk Verberk: “Houd het compact, praktisch en simpel, laat mensen aan het idee wennen en blaas niet meteen veel te hoog van de toren. Manage de verwachtingen en sluit vervolgens zo snel mogelijk ook de twee andere pleinen (Markt, Onze Lieve Vrouwenplein) aan en laat ook andere horecaleveranciers

hiervan gebruik maken.” In de volgende fase worden enkele aspecten verder verbeterd. “We hebben het in de eerste fase nog niet zo goed verteld aan de ondernemers. Ook kunnen we de chauffeurs nog betere instructies meegeven.” Het Stop & Drop-principe is voornamelijk nuttig voor horecapleinen met een hoge dropdichtheid. Sligro wil dan ook snel opschalen.

Rob Lamers, Senior Beleidsmedewerker Team Mobiliteit Gemeente Maastricht, is tevreden met de eerste resultaten van Stop & Drop. “Het concept komt de luchtkwaliteit en de geluidskwaliteit ten goede. Daarmee sluit de pilot goed aan bij de doelstellingen van Green Deal ZES. In het vervolg zal dit nog beter inzichtelijk gemaakt moeten worden.” Het project krijgt een vervolg met Sligro. Ook zal met andere horecaleveranciers samen gekeken worden naar uitbreiding naar andere pleinen in Maastricht.

Vraag vanuit de zaal: Hoe kijken jullie naar deze ontwikkelingen? Zijn er parallellen te trekken met het afvalinzamelingsproces? Bij bedrijfsafval bleek in Maastricht helaas geen sprake te zijn van sterke concentraties van relaties. Hierdoor zien zij zich genooddaakt om per locatie te stoppen. Ook bij afvalinzamelaars ligt de focus sterk op energie- en overlastreductie. Andere horecaleveranciers erkenden het probleem, maar zagen wel mogelijkheden: “De klantconcentratie moet groot genoeg zijn om het levensvatbaar te maken. Als de klanten willen meebewegen in de leveringstijden, dan is veel gewonnen.”



Jop Spoelstra, business developer bij Technolution, kreeg de ruimte om een korte pitch te geven over het “Smart Space Concept”. Dit richt zich onder andere op 1) het digitaliseren van speciale parkeerplekken in binnensteden (meervoudig ruimtegebruik) door monitoring, handhaving en reservering en 2) het verbeteren van de leefbaarheid in de stad door betere verkeersdoorstroming, betrouwbare bevoorrading en diensten en verbetering van de luchtkwaliteit. Dergelijke oplossingen sluiten goed aan bij de toekomstige ontwikkelingen van het Stop & Drop-concept.

Het thema **stadsdistributie** werd op heldere wijze ingeleid door Stef Weijers, Lector Logistiek & Allianties, Hogeschool Arnhem Nijmegen (HAN). De HAN heeft onderzoek gedaan naar het Zutphens model. Het ‘Zutphens model’ voor stadslogistiek is gebaseerd op het ontvangen van zendingen in een DC aan de rand van de stad (een zogenaamd Urban Consolidation Centre (UCC), inzet van elektrische voertuigen om de goederen gebundeld de binnenstad in te rijden en werknemers van de sociale werkvoorziening. De belangrijkste les van dit model is dat we veel meer van elkaar moeten leren. De belangrijkste kritieke succesfactoren die de toehoorders meekregen, waren regulering door de overheid, slimme logistiek en technologische oplossingen, voldoende volume en bovenal langetermijncoördinatie met de diverse stakeholders. Zeer interessant was de uitkomst van het MAMCA-onderzoek (multi-actor, multi-criteria analyse) waarvoor in totaal 888 mensen zijn geïnterviewd. Het

UCC-scenario scoort het hoogst, maar er is grote verdeeldheid onder de diverse stakeholders (zie bijgaande afbeelding). Logistieke spelers (leveranciers, transporteurs en retailers) zijn sceptisch over UCC; spelers er omheen (burgers, overheden en sociale werkplaats) zijn juist enthousiast. Ook is er een duidelijk verschil van inzicht over de effecten van een UCC. Zo denken transporteurs dat een UCC even slecht scoort op uitstootvermindering als het Business as Usual scenario (BAU) en denken overheden juist dat BAU hierop veel beter scoort. **“Stakeholders weten weinig van elkaar en van elkaars belangen.”**



MAMCA: multi actor multi criteria analysis



Legenda: TP = transporteurs, LV = leveranciers, RE = retail, OV = overheid, BU = burgers, DZ = Delta Zutphen (sociale werkvoorziening), SS = Stichting Stadslogistiek.



Welke lessen zijn hieruit te trekken? Agenda's van de verschillende spelers lopen erg uit elkaar. Besteed dus veel aandacht aan het naast elkaar leggen van de agenda's. "Stop met 'mitsen' en 'maren' benoemen en begin met een initiatief. Bepaal vanuit de praktische situatie wat het echt betekent en richt dan verbeterprocessen in." In agenda's speelt perceptie altijd een rol. Scheid feiten en perceptie en kijk ook goed naar de kosten (bijvoorbeeld de inzet van een sociale werkplaats). "Er kan méér dan je op het eerste oog zou denken."

De laatste spreker, Simon de Rijke, Onderzoeker Citylogistiek, Hogeschool van Amsterdam, ging in op de stedelijke problematiek van **afvalinzameling**. Simon de Rijke liet allereerst een gestileerd beeld zien van een vuilnisauto die ergens door een stad rijdt. Langs gezellige terrassen, mooie bloembakken. Bij nadere analyse blijft toch het beeld hangen dat het straatbeeld door een vuilnisauto minder aantrekkelijk wordt. Er is sprake van geluidsoverlast en inbreuk op de veiligheid met het oog op de dode hoek van de wagen. Er is minder doorstroming in het verkeer en de luchtkwaliteit gaat erop achteruit. Partijen halen op een dag meerdere fracties op. Dit zorgt voor een veelvoud aan vervoersbewegingen in de stad. In Amsterdam kiest men nu voor gebiedsgerichte aanpak. Hierbinnen wordt met een drietal projecten geëxperimenteerd: CentrumXL, Icova/Mokum Maritiem en Plantage Amsterdam. "Bij CentrumXL ontdekten we dat niet het bedrijfsafval als probleem werd ervaren, maar juist het huisvuil. Kleinere bedrijven hoeven geen contract te sluiten met een particuliere afvalinzamelaar, maar kunnen het afval gewoon langs de straat zetten." Bij het project van Icova wordt gebruik gemaakt van een elektrische boot. Deze boot wordt op enkele locaties aangemeerd, werknemers gaan langs bij de bedrijven om het afval op te halen en naar de boot te brengen. De bedrijven zelf hoeven dus eigenlijk niks meer te doen. Op deze manier zijn er 1.050 minder stops per jaar.

Bij Plantage Amsterdam is het grootste voordeel dat de bedrijven elkaar al kennen. Ze willen allemaal hetzelfde: de buurt verbeteren. Hierdoor willen ze meer dan alleen een collectief contract. "De ambitie kon hier naar boven worden bijgesteld. De wens is om te komen tot een totaalconcept met eindverantwoordelijkheid bij de inzamelaar." Enkele belangrijke lessen waar ook Maastricht voordeel van kan hebben: kies sterke voortrekkers en ga uit van een bottom-up benadering.



Deel kennis met elkaar en kijk naar het totaalconcept. De uiteindelijke oplossing vraagt om duidelijk commitment van belanghebbenden en er is stimuleringsbeleid nodig van de gemeente. Een gemeente heeft veelal meerdere rollen. Enerzijds willen ze graag het straatbeeld verbeteren, anderzijds zijn ze zelf ook inzamelaar. Last but not least: deeloplossingen zijn minder zichtbaar dan concepten. Plannen zonder data werkt niet. Verplichten werkt niet en het woord "collectief" roept allergie op.

Als stip op de horizon schetste Françoise van den Broek de mogelijkheid om een collectiesysteem in te zetten, met een pasjessysteem van de verschillende inzamelaars. Technisch zou het kunnen, praktisch levert het nog een aantal vragen

op, zoals hoe kun je handhaven dat de juiste stromen gedeponeed worden en hoe reken je het ophalen af? Een en ander geeft nog genoeg stof tot verder nadenken en doorpraten.



Françoise van den Broek vatte de middag kort samen en bedankte de sprekers voor hun waardevolle bijdragen. De middag werd met een gezellige netwerkborrel afgesloten bij de prachtige wijnafdeling van Sligro Maastricht.

De presentaties van deze middag zijn aan te vragen bij Françoise van den Broek

(francoise.vandenbroek@maastricht-bereikbaar.nl of 06-20 40 78 71).