

SPES Amstelveen Stadshart

Kansen voor duurzame stadslogistiek

Eindrapportage

21 maart 2022

Leeswijzer

Vanuit het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES-project) voor de Vervoerregio Amsterdam is gebleken dat in Amstelveen kansen bestaan om **stadslogistiek te verduurzamen en de bereikbaarheid van Amstelveen te verbeteren**. In 2020 heeft de Gemeenteraad **de Mobiliteitsvisie Amstelveen vastgesteld**, die deze kans ook aangeeft. Amstelveen heeft in 2020 de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) vanuit de MRA mede ondertekend. Daarnaast is Amstelveen, als één van de 40 grootste gemeenten in Nederland (maar geen lid van Stedennetwerk G40), vanuit het Klimaatakkoord (2019) verplicht om een zero-emissie zone te onderzoeken. Stadshart Amstelveen (onderdeel van het kernwinkelgebied van Amstelveen) is de meest logische locatie voor een dergelijke zone. Hiermee is het **kernwinkelgebied Stadshart Amstelveen als onderzoeksgebied** van dit onderzoek genomen.

Voor u ligt het onderzoek waarin we de belangrijkste uitkomsten voor Stadshart Amstelveen bespreken. In dit onderzoek gaan we eerst in op **de werkwijze van het onderzoek**. Vervolgens gaan we in op **de nationale context van duurzame stadslogistiek**. Hierna bespreken we **de noodzaak voor Amstelveen** om verduurzaming in stadslogistiek toe te passen. Inzichten en resultaten verkregen uit **schouw- en telmomenten** worden na de landelijke en lokale context gepresenteerd. De landelijke en lokale context vertalen wij vervolgens (met inzichten van de schouw en tellingen) in een **aanpak met maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn**. Ten slotte presenteren wij **de routekaart** waarop de aanpak visueel is weergegeven over de tijd.



Inhoudsopgave

1.	Onze werkwijze	4
2.	Nationale context: streven naar verduurzaming van de stadslogistiek	5
3.	Lokale context: duurzame stadslogistiek in Amstelveen	7
4.	Lokale context: verbouwing snelweg A9	10
5.	Resultaten schouw	12
6.	Resultaten tellingen	13
7.	Vertaling naar maatregelen	14
8.	Voorgestelde maatregelen	15
9.	Algemene punten voor vervolg	18
10.	Mogelijke routekaart	19

Colofon:

December 2021

Uitgevoerd door Marten Bolt, Kaya Voskuil en Marson Jesus

In opdracht van:



Onze werkwijze

Om te komen tot een inventarisatie van de mogelijkheden en kansen, is onderstaande werkwijze toegepast:

- Analyse context en beleid
- Het uitvoeren van een schouw met vertegenwoordiging van de ondernemers, winkeliers, horecabedrijven, culturele instellingen, politie, Unibail-Rodamco-Westfield en gemeente Amstelveen op 10 november 2021;
- Het uitvoeren van een telling bij Stadshart Amstelveen op 1 december 2021;
- Gesprekken met (vertegenwoordigers van) Stadshartondernemers;
- Gesprekken met vertegenwoordigers van vervoerders.
- De opgehaalde informatie uit bovenstaande stappen is verwerkt en opnieuw besproken met alle partijen.

Nationale context: streven naar verduurzaming van de stadslogistiek

Gemeenten krijgen vanaf 2025 de mogelijkheid om een zero-emissie zone (ZE-zone) voor bestel- en vrachtauto's in te stellen. Daar mogen alleen voertuigen in rijden die geen uitlaatemissies van broeikasgassen, verontreinigende gassen en stofdeeltjes veroorzaken. Concreet betekent dit dat voertuigen elektrisch of met waterstof worden aangedreven, of dat gebruik wordt gemaakt van uitstootvrije alternatieven. Hiermee wordt invulling gegeven aan de afspraken over zero emissie goederenvervoer in stadscentra in 2025, zoals opgenomen in de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek.

De Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (voortaan: "UAS") is een uitwerking van het landelijke Klimaatakkoord dat op 28 juni 2019 is ondertekend door verschillende organisaties. In het Klimaatakkoord is de invoering van ZE-zones voor bestel- en vrachtvoertuigen opgenomen. De UAS bevat ten opzichte van het Klimaatakkoord geen nieuwe uitgangspunten; het is een uitwerking daarvan. De UAS is een gezamenlijke uitvoeringsagenda van de Rijksoverheid, gemeenten en bedrijfsleven om concrete acties uit te voeren die noodzakelijk zijn om in 2025 de zero-emissie zone voor bestel- en vrachtauto's te kunnen invoeren [1]. Het doel van de UAS is het bereiken van een duurzame en efficiënte stadslogistiek om de luchtkwaliteit, bereikbaarheid, leefbaarheid, economische vitaliteit en veiligheid in steden te verbeteren en de klimaatverandering te beperken. De invoering van zero emissiezones is een van de belangrijkste middelen.

De belangrijkste afspraken in de UAS zijn:

Geografie ZE-zone

Gemeenten die de UAS ondertekenen, geven aan hoe groot de zero emissie zone in 2025 gaat worden. De exacte omvang van de zone wordt later bepaald, onder andere in overleg met het (lokale) bedrijfsleven.

Toegangseisen ZE-zone

De UAS spreekt zich uit over type voertuig dat de UAS betreft, regels voor nieuwe voertuigen, overgangsregelingen voor vrachtauto's en bestelauto's en regels voor plug-in hybride vrachtauto's (zie tabel op volgende pagina). Door gemeenten kan (tijdelijk) ontheffing van bovenstaande landelijke kaders worden verleend, zoals dat nu ook gebeurt bij de milieuzones. Hierbij kan gedacht worden aan ontheffingen op basis van financiële draagkracht, bijzondere voertuigen of voor onvoorzienbare omstandigheden (hardheidsclausule). Insteek van alle partijen is om ook dit lokaal maatwerk in nauw overleg gezamenlijk uit te werken in de komende jaren.

Evaluatiemoment en monitoring

Om te bepalen of de afspraken richting 2025 reëel zijn én blijven, wordt de beschikbaarheid en betaalbaarheid van uitstootvrije voertuigen jaarlijks gemonitord. In 2024 is een landelijk evaluatiemoment voorzien. De uitkomsten hiervan kunnen eventueel leiden tot aanpassingen in het beleid.

Nationale context: streven naar verduurzaming van stadslogistiek (vervolg)

Naast de bovengenoemde afspraken bevat de UAS diverse concrete (onderzoek) acties die als doel hebben om te komen tot goed functionerende zero-emissiezones. Het gaat bijvoorbeeld om onderzoeken om te komen tot afspraken over eenduidige 'regels' voor de invoering van zero-emissiezones en onderzoeken van knelpunten en oplossingsrichtingen bij de invoering van zero-emissiezones. De uitkomsten van de acties uit de UAS (bijvoorbeeld over precieze vormgeving van ontheffingen voor specifieke doelgroepen) worden in 2022 ter besluitvorming aan alle ondertekende partijen voorgelegd.

Andere partijen die de Uitvoeringsagenda hebben ondertekend zijn:

Rijksoverheid: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bedrijfsleven, vertegenwoordigd door: RAI Vereniging, BOVAG, Transport en Logistiek Nederland, Evofenedex, Stichting Natuur & Milieu en subverenigingen van MKB-Nederland en VNO-NCW.

Gemeenten, waaronder: Rotterdam, Utrecht, Den Haag, Eindhoven, Tilburg, Groningen, Haarlem, Leiden, Arnhem, Nijmegen, Enschede, Zwolle, Assen

Overige partijen: Topsector Logistiek

De organisaties en overheden die de UAS hebben ondertekend onderschrijven de doelen, het kader en de acties zoals opgenomen in de UAS en verklaren zich hiervoor in te zetten. De afspraken in de UAS zijn niet in rechte afdwingbaar.

Toegangseisen	Uitwerking
Type voertuigen	Afspraken hebben alleen betrekking op vrachtauto's en bestelauto's ingericht voor het vervoer van goederen. Alle bestel- en vrachtauto's die rondrijden in de zero-emissiezone moeten vanaf 1 januari 2030 zero-emissie 'aan de uitlaat' zijn
Nieuwe voertuigen	Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten zero-emissie 'aan de uitlaat' zijn om de zero-emissiezone in te mogen.
Overgangsregeling vrachtauto's	Euro VI-vrachtwagens die op 1 januari 2025 maximaal 5 jaar oud zijn (bakwagens) respectievelijk maximaal 8 jaar oud zijn (trekker-opleggercombinatie) mogen uiterlijk tot 1 januari 2030 de zone in rijden.
Plug-in hybride vrachtauto's	Plug-in hybride vrachtauto's hebben tijdelijk, tot 1 januari 2030, toegang tot de zero-emissiezone voor stadslogistiek, als zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden. Het Rijk is verantwoordelijk voor deze oplossing.
Overgangsregeling bestelauto's	Bestelauto's met minimaal Emissieklasse 5 hebben tot 1 januari 2027 onbeperkt toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek. Bestelauto's met minimaal Euroklasse 6 hebben tot 1 januari 2028 onbeperkt toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek

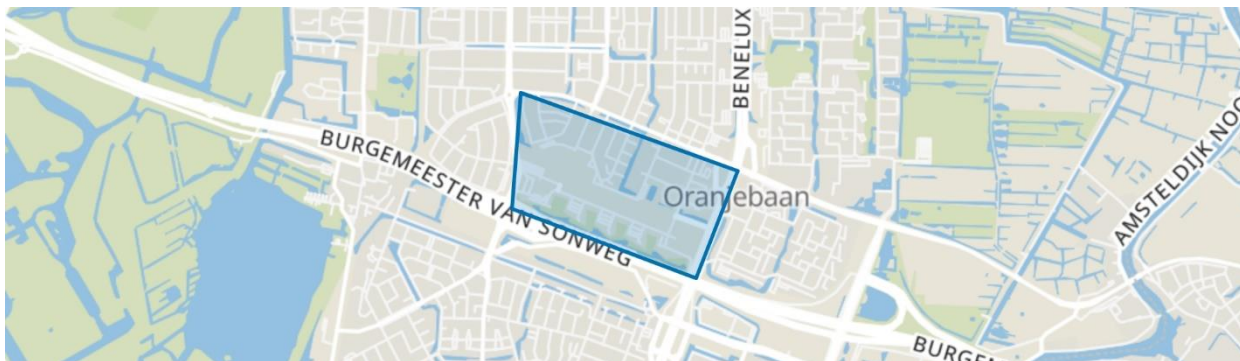
Lokale context: duurzame stadslogistiek in Amstelveen

Amstelveen groeit de komende jaren door naar 100.000 inwoners (bron Mobiliteitsvisie, 2020).

In Amstelveen doet zich een bijzondere situatie voor: **het kernwinkelgebied bestaat voor een groot deel uit het Stadshart Amstelveen** (zie kaart hieronder). Dit grenst aan de snelweg A9 en is voor een groot deel in eigendom van een private partij, namelijk Unibail-Rodamco-Westfield (URW). De aangrenzende openbare ruimte is (voor een groot deel) in eigendom van de gemeente.

Het Stadshart Amstelveen kent in totaal 174 winkels (waarvan 140 in eigendom van URW), met een totale vloeroppervlakte van bijna 82.000 m² (waarvan ruim 58.000 m² in eigendom van URW). URW bezit ook 1.572 van de in totaal 2.775 parkeerplaatsen.

Verduurzamen van bevoorrading van het Stadshart Amstelveen past bij de ambitie van Unibail-Rodamco-Westfield om de eigen CO₂ uitstoot met 50% te verminderen in 2030. De specifieke uitstoot van anderen (zoals huurders van winkels) is niet meegenomen in deze ambitie.



Lokale context: duurzame stadslogistiek in Amstelveen (vervolg)

Het College van BenW ziet veel **ontwikkelingen en veranderingen** op Amstelveen afkomen. De komende decennia groeit het aantal inwoners van Amstelveen naar verwachting fors. Dit geldt ook voor de regio.

Dit leidt tot een **verdere toename van de verkeersdruk en verslechtering van de knelpunten** rond verkeersgedrag, verkeersveiligheid, verkeerscirculatie, bebording, parkeervoorzieningen, fietsverkeer en fietsvoorzieningen*.

Deze verkeersknelpunten kunnen weer nadelige effecten hebben op het **goed functioneren van het logistiek systeem**.



Voorzieningen, verkeersveiligheid en -gedrag: laden en lossen op rijbaan door gebrek aan parkeer-, laad- en losvoorzieningen.



Bebording, verkeersveiligheid en -gedrag: laden en lossen buiten venstertijden. Niet juridisch-bindende bebordingen die de aandacht van weggebruikers (te) lang vasthouden.

Royal HaskoningDHV

Lokale context: duurzame stadslogistiek in Amstelveen (vervolg)

- De gemeente Amstelveen heeft in 2020 de **Mobiliteitsvisie Amstelveen** vastgelegd, met als speerpunt een toekomstbestendig, duurzaam en veilig bereikbaar Amstelveen [2].
- Amstelveen heeft eind 2021 het **Schone Luchtakkoord (SLA)** ondertekend, om gezamenlijk de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Op het gebied van mobiliteit zet gemeente Amstelveen zich in om maatregelen te nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ambitie hierbij is om zo snel mogelijk de inzet van oudere dieselloertuigen te beëindigen en schone alternatieven te stimuleren [3,4].
- Voor een duurzaam mobiliteitssysteem wil de gemeente werk maken van het **behalen van klimaatdoelen** in het Klimaatakkoord, Green Deal ZES doelen en Europese en landelijke normen voor leefkwaliteit (lucht en geluid) [2].
- De gemeente ziet **verduurzamen van stadslogistiek** en faciliteren van **elektrificatie van vervoer en deelmobiliteit** als een belangrijk speerpunt om te realiseren. Slimme alternatieven voor pakketbezorging, zoals pakketpunten bij supermarkten, hubs en OV-haltes is bijvoorbeeld een gewenste richting om in te slaan. [2]



Afbeelding Mobiliteitsvisie Amstelveen, 2020

[2] Mobiliteitsvisie Amstelveen, 2020

[3] <https://www.schoneluchtakkoord.nl/>

[4] Lokaal/Decentraal uitvoeringsplan SLA

Lokale context: verbouwing snelweg A9

De snelweg A9 wordt, als laatste onderdeel van het wegenbouwprogramma SAA (Schiphol Amsterdam Almere), in de periode 2020 t/m 2026 verbreed. De A9 wordt ter hoogte van Stadshart Amstelveen verdiept aangelegd en wordt voorzien van een overkapping. Het hart van Amstelveen wordt de komende jaren ook ingrijpend gewijzigd;

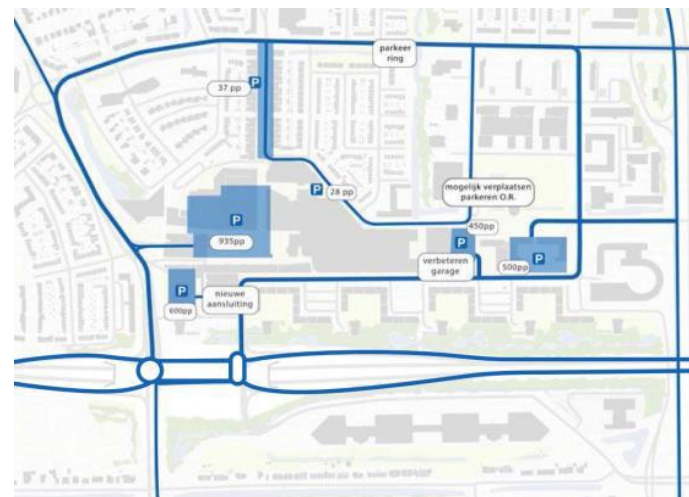
- Het bestaande **viaduct over de Keizer Karelweg verdwijnt**;
- Er komt een compleet nieuwe aansluiting op het gemeentelijk wegennet met een andere ontsluiting van Stadshart Amstelveen. Dat geeft een kans om **de barrièrewerking van de A9 te verminderen en Stadshart Amstelveen beter bereikbaar en toegankelijker** te maken;
- Er komt **een nieuwe looproute** tussen de bomenbrug en het Stadsplein via een passage met stationsvoorzieningen op de plek waar nu nog de oprit van de Schouwburggarage ligt;



Oude situatie



Nieuwe situatie

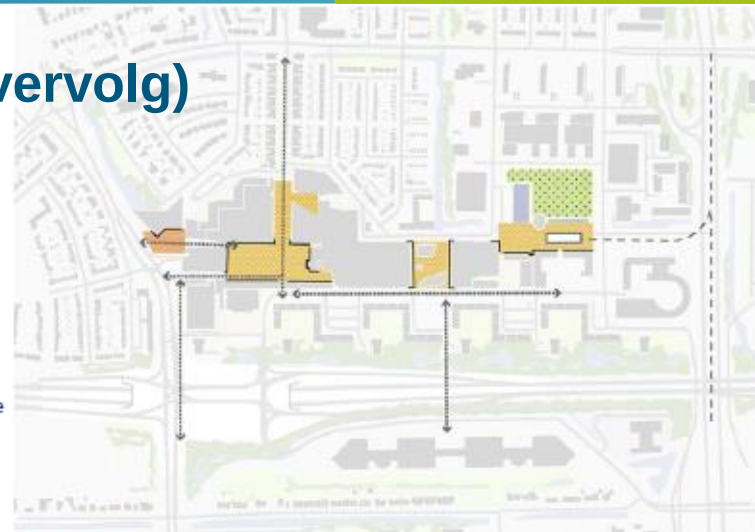


Lokale context: verbouwing snelweg A9 (vervolg)

- De **in- en uitrit van de Schouwburggarage wordt verplaatst** naar de Meander;
- Ten behoeve van de gewenste verlevendiging van het Stadsplein, komt er een bioscoop die wordt gepositioneerd aan de achterzijde van de Schouwburg, met een entree aan het Stadsplein;
- Om de **samenhang tussen Amstelveen noord en zuid** te verbeteren ontstaat er na 2025 ruimte voor gebiedsontwikkeling aan weerszijden van de overkapping A9 Stadshart Amstelveen. Aan de noordzijde met een grootstedelijk profiel en aan de zuidzijde met een tuinstedelijk profiel.

Deze verbouwing is volgens planning afgerond in 2026. Tot die tijd zullen er in het gebied rond de snelweg veel werkzaamheden plaatsvinden. Dit zorgt voor een automatische fasering in projecten: situaties voor en na de verbouwing.

huidige situatie



visie



Resultaten schouw

Op 10 november 2021 is een schouw met vertegenwoordiging van de ondernemers, winkeliers, horecabedrijven, culturele instellingen, politie, Unibail-Rodamco-Westfield en gemeente Amstelveen uitgevoerd. De belangrijkste uitkomsten zijn:

- Overlast door goederenvervoer op vrij toegankelijke pleinen, ook buiten venstertijden.
- Veel fietsers op plekken waar dat niet is toegestaan. Tijdens marktdagen is het extra druk met fietsers.
- Verwarrende en niet correct geplaatste verkeersborden die de aandacht van weggebruikers onnodig lang/niet correct vasthouden.
- Bevoorrading in relatie tot veiligheid en evenementen. Bij evenementen ontstaan files wat invloed heeft op de bevoorrading.
- Laden en lossen met/zonder ontheffingen achter de cultuurstrip. Behoeft tot structureren van het laden en lossen gewenst.
- Laden en lossen op de Rembrandtweg, ondanks laad-loslocaties. Kan onveilige situaties teweegbrengen.
- Rijden in tegengestelde richting (voornamelijk op de route Meander / Thomas Cookstraat) en achteruit rijdende vrachtwagens op sommige locaties, waaronder bij expeditiehof bij de Galerij.
- Behoeft tot verkeersveilig maken en/of fysiek afsluiten Buitenplein/ Stadsplein. Huidige inrichting Buitenplein nodigt uit om door te rijden.
- Pakketkluisen en hubs worden genoemd als mogelijke slimme en duurzame oplossing.



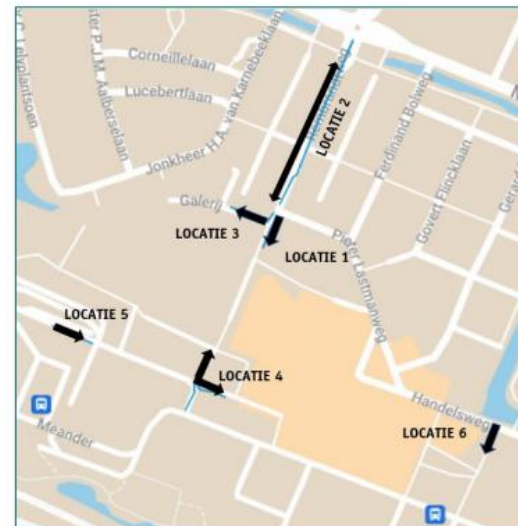
Resultaten tellingen

Op 1 december 2021 tussen 07:00 en 13:00 uur zijn verkeerstellingen (ingaaend van het onderzoeksgebied: Stadshart Amstelveen) uitgevoerd. Hierbij zijn personenauto's en bevoorradende voertuigen geteld. De tellingen* zijn uitgevoerd op de volgende tellocaties:

1. Rembrandtweg richting het Stadsplein;
2. Rembrandtweg tussen Mr. G. Groen van Prinstererlaan;
3. Rembrandtweg richting de Galerij;
4. De ingang Stadsplein voorbij Meander;
5. De ingang Stadsplein voorbij Thomas Cookstraat;
6. Handelsweg ter hoogte van het Buitenplein.

De belangrijkste uitkomsten zijn:

- De ingang Stadsplein voorbij Thomas Cookstraat is qua totale verkeersintensiteiten het drukste, gevolgd door Rembrandtweg richting het Stadsplein.
- Alleen op de Rembrandtweg richting het Stadsplein lijkt er sprake te zijn van een afname van het bevoorradend verkeer na de venstertijden (i.e. 07:00 – 11:00 uur). Een algemene begin en einde van de venstertijden is echter niet te zien.
- Grote bestelbussen worden het meeste ingezet, gevolgd door kleine bestelbussen.
- Van de bevoorradende voertuigen
 - Valt het grootste deel (meer dan 15%) onder type 'Horeca en foodservice'.
 - Valt ruim tweederde onder emissieklasse 6.
 - Is een groot deel (bijna 15%) afkomstig uit Amsterdam.
- Negen keer is er iets opvallends geconstateerd. In acht gevallen betrof het een voertuig dat tegen de richting in reed en in één geval reed een voertuig achteruit het gebied in.



Vertaling naar maatregelen

In dit hoofdstuk staan mogelijkheden voor verduurzamen van stadslogistiek, om bereikbaarheid, leefbaarheid en verblijfsomgeving in en rondom Stadshart Amstelveen te verbeteren. De mogelijke maatregelen zijn gebaseerd op:

- Informatie vanuit beleidsdocumenten;
- Gesprekken met ondernemers, winkeliers, horecabedrijven, culturele instellingen, politie, Unibail-Rodamco-Westfield en gemeente Amstelveen;
- Een fysieke schouw op 10 november 2021;
- Een telling bij Stadshart Amstelveen op 1 december 2021 door vijf medewerkers op een representatieve dag.

Op basis daarvan zijn maatregelen voor alle partijen opgesteld. Door de grote invloed van de verbouwing van de A9, ontstaan drie logische termijnen:

- *Korte termijn* (2022): wat kan direct worden uitgevoerd?
- *Middellange termijn* (2023 - 2025): wat kan de komende tijd worden uitgevoerd, maar vergt enige voorbereiding?
- *Lange termijn* (2026 en verder): hoe ziet Stadshart Amstelveen eruit na de verbouwing van de A9 en/of vergt lange termijn voorbereiding?



Mogelijke maatregelen: korte termijn (2022)

Snelle kleine verkeersmaatregelen

Actualiseren van (en verwijderen van onnodige) bebording, structureren van laden en lossen aan de achterkant van de cultuurstrip, afspraken maken over laden en lossen aan de Rembrandtweg en een veilige inrichting van het Buitenplein is 'laaghangend fruit' om snel kleine verbeteringen te realiseren. Daarnaast behoort het fysiek afsluiten van het Buitenplein en Stadsplein tot de mogelijke maatregelen. Kan op termijn digitaal via ANPR-camera's.

Communicatie

Communiceren van maatregelen in/rondom Stadshart Amstelveen met belanghebbenden, communiceren van lokale voorbeeldinitiatieven en subsidiemogelijkheden voor schone en slimme logistiek. Samen met (of door) lokale ondernemersverenigingen.

Handhaving

Strikter handhaven van gebieden met beperkte toegang schept een gelijk speelveld, en geeft privileges meerwaarde. Kan op termijn digitaal via ANPR-camera's.

Ontheffingenbeleid

Aanscherpen van ontheffingenbeleid (voor alle voertuigen!) op specifieke locaties die beperkt toegankelijk zijn (zoals venstertijden- en voetgangersgebied) en tegelijkertijd evalueren van uitzonderingen op regels (ontheffingen) voor bepaalde voertuigen en activiteiten (zoals nood- en hulpdiensten). Bijvoorbeeld rond het Stadsplein. Een te ruim beleid (te veel ontheffingen) kan zorgen voor overlast en eventuele privileges voor ZE weinig waarde hebben.

Hubs en pakketkluizen

Locaties waar pakketbezorgers pakketten en post kunnen achterlaten en ophalen, zodat bewoners en ondernemers daar hun pakketten kunnen ophalen en brengen. Diverse partijen doen dit al. Dit kan worden opgeschaald naar een grotere overslaglocatie bij een gebied met toegangsbeperking (zoals hubs). Hierbij kan overslag plaatsvinden van grotere voertuigen op kleine voertuigen, zoals vracht(bak)fietsen. Pakketkluizen zijn een relatief nieuwe ontwikkeling, en worden gezien als kans om stadslogistiek te verbeteren, en bij te dragen aan beleidsdoelen.



Mogelijke maatregelen: middellange termijn (2023 – 2025)

Communicatie

Communiceren van maatregelen in/rondom Stadshart Amstelveen met belanghebbenden, communiceren van lokale voorbeeldinitiatieven en subsidiemogelijkheden voor schone en slimme logistiek. Samen met (of door) lokale ondernemersverenigingen.

Eigen inkoop gemeente

Verder verschonen van eigen wagenpark, en eigen faciliteiten en gebouwen duurzaam bevoorraden. Hierbij ook afspraken maken met Rijkswaterstaat en Vervoerregio Amsterdam. Zoals stellen van harde eisen of gunningscriteria voor ZE bestel- of vrachtvoertuigen in eigen inkoop of aanbestedingen. Harde eisen werken hierbij regulerend, gunningscriteria werken stimulerend.

Faciliteren oplaadinfra

Creëren van een oplaadplein voor elektrische voertuigen (bestel- en vrachtauto's). Daarnaast faciliteren van snellaadinfrastructuur aan randen van het kernwinkelgebied en/of bovenliggend wegennet.

Privileges

Opstellen van privilegebeleid voor ZE-voertuigen. Bijvoorbeeld gunstige leges, voorrang op vergunning, ontheffingen, en gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen.

Mogelijke maatregelen: lange termijn (2026 en verder)

Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek

Amstelveen kan ambitie uitspreken om een zero-emissie zone voor logistiek in te voeren bij Stadshart Amstelveen zodra de A9-werkzaamheden zijn voltooid (voorlopig 2026). Het invoeren hiervan kan vanaf 1 januari 2027, conform landelijke richtlijnen in het kernwinkelgebied (zie kaart voor voorbeeld). Dit vormt de basis voor andere maatregelen, met overgangsregelingen voor vracht (ZE per 2030) en bestelauto's (ZE per 2028).

Autoluw/privileges

Alternatief voor een ZE-zone, is het gebied afsluiten voor vracht- en bestelverkeer. Dit kan met een verkeersbesluit, maar de huidige situatie laat echter wel zien dat het ook fysiek moet worden afgesloten. Met privileges kan toegang worden gegeven aan ZE-voertuigen, zoals vrachtbakfietsen of licht elektrische vrachtvoertuigen (LEVV).

Communicatie

Communiceren van maatregelen in/rondom Stadshart Amstelveen met belanghebbenden, communiceren van lokale voorbeeldinitiatieven en subsidiemogelijkheden voor schone en slimme logistiek. Samen met (of door) lokale ondernemersverenigingen.



Algemene punten voor vervolg

- Voor alle betrokken partijen is er **een gemeenschappelijk doel**: een winkelgebied waar het fijn en veilig winkelen en verblijven is.
- Alle partijen zijn het eens dat het aantal logistieke bewegingen toeneemt (ook overdag), en dit niet bijdraagt aan een **fijn en veilig winkelgebied**.
- Gezamenlijk is besproken om de komende jaren (stap voor stap) **een maatregelpakket uit te werken** dat de stadslogistiek helpt met verduurzamen. Met dit onderzoek en participatie ligt er **een gezamenlijke en positief gedragen basis** om met dit vervolg aan de slag te gaan.
- Per stap wordt gekeken hoe groot het probleem (nog) is, en wat **vervolgens effectieve maatregelen** zijn.
- Hiermee kunnen de eerste stappen worden gezet naar **de kansen op het gebied van duurzame logistiek** die zijn geconstateerd in het SPES-traject VRA en vervolgens aangeduid zijn in de Mobiliteitsvisie Amstelveen.



Deze routekaart is een samenvatting welke actie wanneer start en eindigt. Deze is indicatief van (de belangen van) betrokken partijen, en dient om aan te geven op welke termijn en in welke volgorde maatregelen plaats kunnen vinden.

19Na werksz. A9