

Walther Ploos van Amstel en Susanne Balm over stedelijke distributie:

'Asymmetrisch denken'



KDN-leden moeten inspelen op de ontwikkelingen in de stedelijke logistiek. Daarvoor moeten ze buiten hun huidige werkgebied kijken en vervoersconcepten kopiëren naar andere steden. Daarnaast wordt slimmer plannen steeds belangrijker.

DOOR ANNELIES VAN STIJN

Stedelijke distributie wordt steeds belangrijker. 'Wat we zien, is dat het denken over stedelijke distributie de afgelopen 10 jaar behoorlijk is veranderd', stelt Walther Ploos van Amstel (52), *lector city logistics* aan de Hogeschool van Amsterdam (HvA). 'Stonden een paar jaar geleden thema's als congestie, veiligheid en doorstroming centraal, nu wordt vooral nagedacht over de invloed van goederen- en personenvervoer op de stad als het gaat om leefbaarheid, gezondheid en economische vitaliteit.' Goederenvervoer van, naar en in de stad is inmiddels goed geregeld, aldus Ploos van Amstel. 'Iedereen heeft z'n biertje aan de bar en consumenten hebben hun e-commerce

bestellingen op tijd in huis. Wel moeten ze in de grote stad straks hun huizen verbouwen om energiezuinig en duurzaam te zijn. Daarmee wordt de bouw in de stad een hele opgave. Logistiek en transport worden daarom steeds waardevoller. Veel transportbedrijven kijken echter nog te veel naar de kosten en niet naar de waarde.'

Nano-stores

Op dit moment is de verdeling van het transport naar en in de stad een derde bouw en een derde horeca. Op gepaste afstand volgen de stromen afval, pakketleveringen en met een aandeel van ruim 10 procent de beleving van winkels, met levensmiddelen en *non food*. Dat laatste komt volgens

Ploos van Amstel doordat het vervoer naar de winkels toe goed is geregeld. 'Door de strikte venstertijden moeten bijvoorbeeld fashionvervoerders bundelen. Ook de levensmiddelenwinkels rijden met volle auto's naar de filialen. Maar daarmee zijn we er nog niet. Gemeenten eisen dat het transport in en naar de stad steeds schoner wordt. Ook wordt het transport fijnmaziger door de toenemende e-commerce verkoop en de opkomst van zogenoemde nano-winkels en *convenience stores*, zoals de AH To Go's. Verder wordt het voor KDN-leden een uitdaging dat deel van de markt te veroveren dat door verladers met eigen vervoer wordt uitgevoerd. Zo'n 80 procent van het vervoer in de stad wordt immers uitgevoerd door bouwbedrijven, groothandels en dergelijke.'

Kansen

Daar liggen dus kansen. 'Logistiek dienstverleners hebben bewezen twee keer zo efficiënt te opereren dan bedrijven met eigen vervoer. Dan kan ook niet anders, omdat eigen vervoerders nooit grote volumes zullen vervoeren, omdat ze niet voor derden mogen rijden en dus niet kunnen bundelen. Voor hen is de aanschaf van dure elektrische voertuigen dan ook vaak een stap te ver. En daar liggen dus kansen voor KDN-leden. Het is zaak voor hen om asymmetrisch te denken en kansen te zoeken buiten hun huidige werkgebied.' Susanne Balm (27), *projectmanager e-mobility & city logistics* aan de HvA, vult aan: 'Ook voor transport- en logistieke bedrijven is het belangrijk te zoeken naar manieren om de extra kosten van schoner vervoer te compenseren. Want ook voor hen is de aanschaf van elektrische voertuigen een kostbare aangelegenheid. Je moet dan bijvoorbeeld denken aan het sneller uitvoeren van de bezorging, onder meer doordat je met het elektrische voertuig nu of in de toekomst bepaalde privileges krijgt. Ook kun je als vervoerder kijken of je vervoersconcepten geheel of gedeeltematig kunt kopiëren naar andere steden.'

Slimmer plannen

Omdat de marges in de logistieke sector laag zijn en hogere tarieven bij de meeste

opdrachtgevers niet aan de orde zijn, moet er efficiënter worden vervoerd. 'Slimmer plannen en besturen is dan erg belangrijk', merkt Ploos van Amstel op. 'Nog een reden om slimmer te plannen, is de toenemende concurrentie van internetbedrijven als Uber en Shutt die via apps lokaal vervoer gaan aanbieden. En dat blijft niet beperkt tot het personenvervoer, zoals nu het geval is in Amsterdam. Uber biedt in de Verenigde Staten de dienst Uber Rush en geeft daarmee, zoals Shutt in onder meer Groot-Brittannië, opdrachten aan lokale bodediensten voor het vervoer van goederen.' Anders dan conventionele vervoerders werken zij met een dynamische planning, weet Ploos van Amstel. 'Ze werken op basis van voorspellingen die zijn gebaseerd op *big data*-analyses. Daardoor weten ze beter dan de gemiddelde vervoerder waar ze moeten staan en wachten om hun voertuigen efficiënter in te zetten en beter in te spelen op pieken en dalen. Deze werkwijze levert een gemiddelde Uber-taxi in Amsterdam zes keer meer ritten op. De gemeente heeft een plan voor dynamisch verkeersmanagement. Daarbij krijgen vervoerders continue informatie om hun voertuigen tactisch te kunnen inzetten en te kunnen rijden op minder drukke momenten en in minder drukke stadsdelen. Ik adviseer bedrijven op de komende praktijkproef in te haken, anders missen ze de boot.'

Tovergroen

Door het toenemende gebruik van ICT zullen overheden ervoor zorgen dat vrachtauto's zich steeds slimmer, schoner en sneller door de steden kunnen bewegen. De groene golf, ook wel tovergroen genoemd, en flexibele laad- en losplaatsen zijn daar



Walther Ploos van Amstel en Susanne Balm: 'Transport fijnmaziger door convenience stores.'

voorbeelden van. Door de eisen die lokale overheden stellen, denken vervoerders natuurlijk ook zelf na over oplossingen. 'Een aantal vervoerders speelt met de gedachte om met een mobiel uitgiftepunt de stad in

Meer winst maken met tactische planning

te rijden en vervolgens de goederen met vier of vijf bezorgers en kleine, op maat gemaakte elektrische auto's uit te leveren. Belangrijk hierbij is dat de uitlevering op elkaar is afgestemd en/of de bezorgers elkaar helpen. Als er te lang op een bezorger moet worden gewacht, is er immers geen tijdswinst', aldus Ploos van Amstel.

Tactische planner

Zoals gezegd, wordt slim plannen steeds belangrijker. Van wezenlijk belang daarbij is de tactische planner, aldus Ploos van Amstel. 'De kosten van een logistiek dienstverlener worden niet bepaald door de operationele planner die oneerbiedig gezegd brandjes blust, maar door de tactische planner, die bezig is met de hoeveelheid in te zetten mensen en auto's, evenals het voorkomen van lege kilometers. Bedrijven die daarop inzetten, kunnen 2 tot 3 procent meer nettomarge realiseren.' Hij vervolgt: 'Grote logistiek dienstverleners zien dit en hebben al *control towers* ingericht van waaruit ze tactisch plannen. Voor stedelijke distributie is dat nog nauwelijks bedacht. Als HvA zoomen wij daarop in. We hebben twee taken. Ten eerste leiden we studenten op in tactische planning. Dit zijn studenten die data kun-

nen analyseren en de grote verbanden zien. Daarnaast doen we praktijkgericht onderzoek in verschillende projecten met (semi-)publieke en private partijen.' De HvA maakt volgens beiden een transformatie door, waarin kennisontwikkeling voor de beroepspraktijk centraal staat. 'Het HBO is voor ons geen diplomafabriek, waar individuele studenten zoeken naar stage- en afstudeerplekken. Er is sprake van een gestructureerde samenwerking, waarin gezamenlijk met partners en opdrachtgevers wordt gebouwd aan projecten.'

Afstudeerateliers

In deze nieuwe *setting* is de HvA een expertisecentrum voor kennisontwikkeling en kennisdeling. Daarbij is de organisatie rond onderzoek verschoven van individuele begeleiding naar expert gedreven ateliers. Ook is er sprake van stapeling en kennisopbouw, gefaciliteerd door een hoofddocent. Een onderzoek is niet klaar op het moment dat studenten een project afronden, maar vormt de basis voor een volgende opdracht. De afstudeerateliers worden per onderwerp vanuit meerdere opleidingen ingericht. Balm: 'Daarbij valt te denken aan disciplines variërend van techniek en *business* tot beleid en gedrag. Bij deze opdrachten is het doel praktijkoplossingen te vinden en overheid, bedrijfsleven en onderwijs bij elkaar te brengen.' Aan de HvA werkt het onderzoeksprogramma Urban Technology aan de thema's Smart Urban Design, Smart Mobility & Logistics, Smart Energy Systems en Circular Design and Smart Production. Het spreekt voor zich dat de stedelijke distributie en logistiek vooral aan de orde komen binnen Smart Mobility & Logistics.

Bij elkaar brengen

Een lopend onderzoek betreft elektrisch rijden in Amsterdam, waarbij onder andere wordt bekeken op welke wijze Amsterdam haar laadpalenbeleid het beste kan opzetten en uitrollen. Ook loopt er een onderzoek naar de vervoerstromen voor de levering van goederen en diensten naar de UvA. Balm: 'Met ons inkoopvolume veroorzaken wij veel vervoersstromen. Met dit project hopen we bij te dragen aan een schonere en efficiëntere logistiek. Onze rol is om partijen bij elkaar te brengen, onderzoek te doen, informatie te verzamelen en op basis daarvan samen tot oplossingen te komen.'

DIT ARTIKEL IS EERDER VERSCHENEN IN TRANSPORT & LOGISTIEK NUMMER 24 - 2014