

# Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS)

Versie 6 maart 2023

Voornaam Achternaam presentator | Afdeling of Functie

Het doel van duurzame en efficiënte stadslogistiek is de gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit in steden te verbeteren en de klimaatverandering te beperken. Bedrijven, overheden en andere partijen werken dagelijks samen aan een betere logistiek. In samenwerking met bedrijven en gemeenten, zijn de Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Provincie Flevoland de aanjager van de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS). Dit is een regionale vertaling van de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. De RUAS wordt de basis voor een gelijk speelveld voor bedrijven, en een hulpmiddel voor gemeenten.

Met concrete uitvoering en bijbehorend beleid om de duurzame ontwikkeling van stadslogistiek blijvend te stimuleren. In dit traject zijn activiteiten uit een eerder door de drie partijen opgesteld raamwerk aangescherpt door in gesprek te gaan met experts, het bedrijfsleven, gemeenten en overige belanghebbenden. Het aangescherpte pakket is bij gemeenten nogmaals getoetst in een brede groepsessie. Deze participatietrajecten zijn essentieel voor het borgen van draagvlak bij het bedrijfsleven en gemeenten. De RUAS is daarmee ook een instrument dat helpt met een regionale blik naar stadslogistiek te kijken.

Voor het aangescherpte activiteitenpakket is per activiteit de agenda in tijd en geld inzichtelijk gemaakt. Ook zijn (potentiële) trekkende partijen en werkgroepen geborgd.

Met dit document is een integrale regionale agenda opgesteld. De te nemen activiteiten zijn uitgewerkt, waarbij inzichtelijk is gemaakt welke partij waarvoor aan de lat staat, wat de doorlooptijd is en wat de mogelijke financiële impact is. Zo is het draagvlak en eigenaarschap bij bedrijfsleven en gemeenten expliciet gewaarborgd. Hiermee is de basis gebouwd voor een snel te starten vervolg: de start van de projecten en dus de uitvoering.

Hiermee komen alle partijen gezamenlijk tot slimme en schone stadslogistiek in Noord-Holland en Flevoland. Hiermee kan deze agenda bijdragen aan de doelen zoals gesteld in het landelijk Klimaatakkoord.

- 1. Voorwoord**
- 2. Leeswijzer**
- 3. Inleiding**
- 4. Verantwoording werkwijze**
- 5. Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek**
  1. Doel, afbakening en tijdspad
  2. Vier hoofdthema's
  3. Totaaloverzicht activiteiten
  4. Programmamanagement
  5. Activiteiten: actiehouders en betrokkenen
  6. Investing en routekaart
  7. Communicatiestrategie (PM)

## **Bijlagen**

- Perspectieven logistieke bedrijfsleven
- Resultaten onderzoek naar MKB-bedrijfsleven
- Gedetailleerde activiteitensheets
- Gedetailleerde input vanuit MKB (Windesheim)

De Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS) begint met een introductie (hoofdstuk 3) rondom stadslogistiek in Nederland en in Noord-Holland en Flevoland. Daar wordt uitgelegd waarom deze agenda een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie vormt, en hoe de agenda bijdraagt aan de doelen uit het landelijke Klimaatakkoord.

Daarna wordt in hoofdstuk 4 (verantwoording van de werkwijze) uitgelegd hoe het landelijke Klimaatakkoord uiteindelijk doorwerkt in de dagelijkse praktijk in Noord-Holland en Flevoland. De agenda zelf (hoofdstuk 5) geeft daarna de verschillende perspectieven vanuit gemeenten, het bedrijfsleven en overige belanghebbenden op ontwikkelingen en uitdagingen in de praktijk.

Tot slot staan, kort samengevat, de afspraken genoemd: wie gaat wat doen om te komen tot duurzame stadslogistiek in Noord-Holland en Flevoland.

In de bijlagen staan alle relevante perspectieven volledig uitgewerkt en toegelicht.

### Van landelijke naar regionale uitvoeringsagenda

Het doel van duurzame en efficiënte stadslogistiek is de gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit in steden te verbeteren en de klimaatverandering te beperken. De ondertekenaars (bedrijven, overheden en kennisinstellingen) van de [Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek](#) ('ZES') zetten zich gezamenlijk in voor slimme en schone stadslogistiek. In 2019 is het Klimaatakkoord ondertekend. Eén van de activiteiten daarin zijn 'ZE-zones': om de leefbaarheid en het winkel- en verblijfsklimaat in de stad te verbeteren, en de overlast te beperken, stellen 30-40 gemeenten een gebied in zonder uitstoot van schadelijke stoffen. Zo'n gebied heet een zero-emissiezone (afgekort: ZE-zone).

Sinds de ondertekening van het Klimaatakkoord in 2019, gaat de verduurzaming van stadslogistiek snel. Stadslogistiek is een belangrijke steunpilaar van de samenleving, soms ook omschreven als 'de bloedsomloop' die winkels, horeca, bouwprojecten en mensen zelf voorziet van goederen. Het verduurzamen hiervan is complex door de vele verschillende stromen, met verschillende herkomst, bestemmingen, type ladingen, type voertuigen, type vervoerders en type verladings. Zo is bouwlogistiek wezenlijk anders dan pakketlogistiek, logistiek voor horeca of het afvoeren van afval.



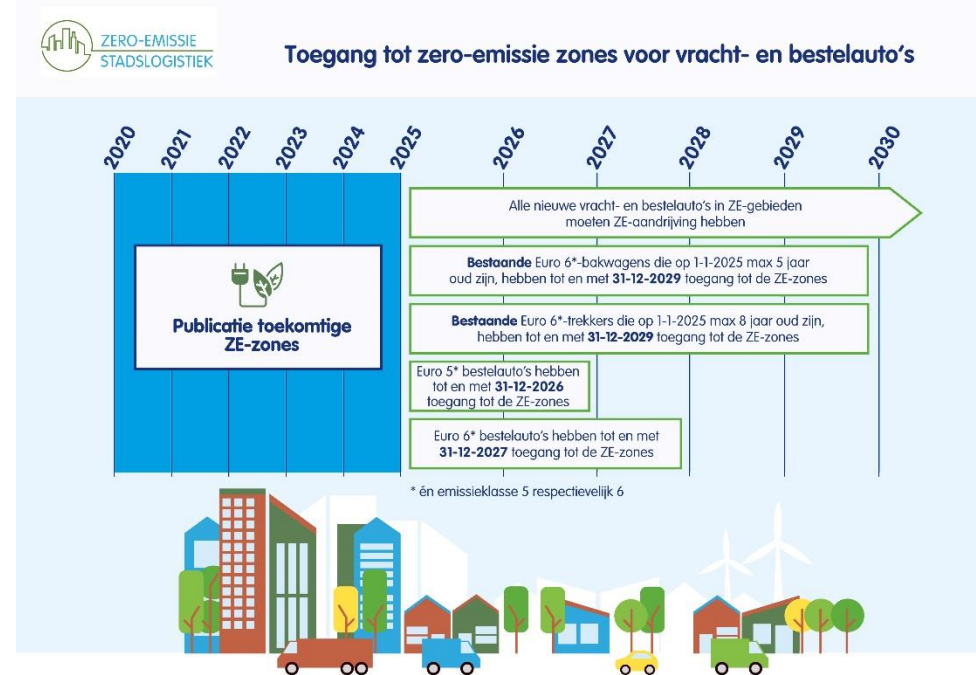
Afbeelding 1: ZE-zones in Nederland (bron: [OpwegnaarZES](#))

In de Landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek zijn de kaders opgesteld waarmee een uniforme aanpak kan worden gerealiseerd. Om uitvoering te geven aan de landelijke uitvoeringsagenda, ontwikkelen de regio's een eigen regionale uitvoeringsagenda. Daarin staan concrete activiteiten en bijbehorend beleid om de duurzame ontwikkeling van stadslogistiek blijvend te stimuleren.

De RUAS vormt een paraplu die gemeenten ondersteunt om ZE-zones in te voeren (gemeenten zijn hiervoor verantwoordelijk) en zorgt voor een gelijk speelveld zodat vervoerders en verladers weten waar ze aan toe zijn. Ook ondersteunt het overheden om tot efficiëntere en schone stadslogistiek te komen. Ook gemeenten die geen ZE-zones invoeren, worden daarmee geholpen.

Door een integrale aanpak draagt de Uitvoeringsagenda bij aan de transitie naar emissievrije en slimme stadslogistiek in de regio en het landelijke doel tot 2030 een reductie van 1 megaton CO<sub>2</sub> gerealiseerd te hebben.

In de RUAS maken we afspraken over wie wat doet en gaat doen om schone stadslogistiek te organiseren in Noord-Holland en Flevoland. De uitvoeringsagenda bevat zowel lokale activiteiten als regionale activiteiten.



Afbeelding 2: Tijdsfad voertuigen in ZE-zones (bron: [OpwegnaarZES](#))

Het doel van de RUAS is om met regionaal afgestemde activiteiten de transitie naar efficiëntere en duurzame stadslogistiek te faciliteren en daarmee een regionale bijdrage te leveren aan de doelen van het klimaatakkoord. Het activiteitenpakket van de RUAS vormt daar een belangrijk onderdeel in.

De RUAS is ook een instrument dat helpt om met een regionale blik naar stadslogistiek te kijken. Logistiek houdt immers geen rekening met gemeentegrenzen. Een belangrijke voorwaarde voor een efficiënt en duurzaam logistiek systeem is dat het systeem op regionaal niveau werkt. Maar ook tussen regio's, dus afgestemd op andere uitvoeringsagenda's. En dat de betrokken partijen elkaar weten te vinden.

Ook is de voldoende beschikbaarheid van laadinfrastructuur en interoperabiliteit van deze laadinfrastructuur een randvoorwaarde.

Voor de uitvoering is niet alleen de inhoud cruciaal, maar ook andere randvoorwaarden. De bredere communicatiestrategie wordt nog uitgevoerd, maar is nauw verbonden met de verdere invulling van de uitvoeringsagenda. Ook het programmamanagement is toegevoegd bij uitvoering (achteraan het document).

De RUAS wordt de basis voor een gelijk speelveld voor bedrijven, en een hulpmiddel voor gemeenten.

In onderstaande figuur is schematisch de gevolgde aanpak weergegeven. De figuur is op de volgende slide toegelicht.





De figuur uit voorgaande slide is hier uitgewerkt.

De opdrachtgeversgroep in dit proces omvat de Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Provincie Flevoland, waarmee wekelijks de voortgang is gemonitord en besproken.

Gemeenten in deze twee provincies zijn via twee sporen betrokken:

1. Gemeenten die een ZE-zone moeten of willen invoeren (groep 1)
2. En de overige gemeenten, waarvoor stadslogistiek relevant is (groep 2)

Voor groep 1 is een werkgroep opgesteld met intensieve betrokkenheid bij dit dossier. Groep 2 is benaderd door opdrachtgever of opdrachtnemer om interesse te peilen. Met hen is via mail, aparte overleg of bestaand overleg contact geweest. Hiermee heeft elke gemeente zelf de betrokkenheid op de juiste manier bepaald.

Het bedrijfsleven is geconsulteerd door per afzonderlijke logistieke stroom in een aparte sessie te reflecteren op de thema's, de uitdagingen en de mogelijke richtingen voor activiteiten. In totaal waren dit zeven sessies: post- en pakketten, horeca, retail non food, retail food, bouw, facilitair en afval. Per sessie waren relevante partijen werkzaam in die logistieke stroom aanwezig, samen met brancheorganisaties TLN en Evofenedex. De resultaten zijn samengevat in dit document in de bijlage 'input logistieke bedrijfsleven'.

In dit traject is speciale aandacht besteed voor het perspectief van midden- en kleinbedrijven (MKB). Deze zijn namelijk vaak moeilijk te bereiken. In samenwerking met Hogeschool Windesheim zijn met 25 MKB-bedrijven uit de regio diepte-interviews gehouden. De resultaten zijn samengevat in de bijlage 'input MKB' en de onderliggende presentatie van Windesheim, 'Input MKB – gedetailleerd'.

De Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Flevoland hebben een raamwerk voor de RUAS opgesteld. In dit raamwerk staan de belangrijkste landelijke, regionale en lokale trends, ontwikkelingen en onderzoeken rondom stadslogistiek samengevat. Dit raamwerk vormt de basis voor het vervolg richting het activiteitenpakket.

Op verzoek van de opdrachtgevers is het raamwerk kritisch geanalyseerd en verbeterd waar nodig. Landelijk toonaangevende experts van Royal HaskoningDHV hebben in vier sessies de voorgestelde ontwikkelingen, trends en activiteiten per thema aangescherpt:

- Laad- en tankinfrastructuur (27 oktober 2022)
- Smart logistics (1 november 2022)
- Duurzaam inkopen (2 november 2022)
- Toegang tot binnensteden (3 november 2022)

Op basis hiervan is het raamwerk minimaal bijgesteld; de hoofdlijnen hebben standgehouden en zijn gebruikt als basis voor het vervolg.

## Doel

De RUAS moet concrete activiteiten (projecten) en bijbehorend beleid voor alle relevante partijen bieden om de duurzame ontwikkeling van stadslogistiek blijvend te stimuleren.

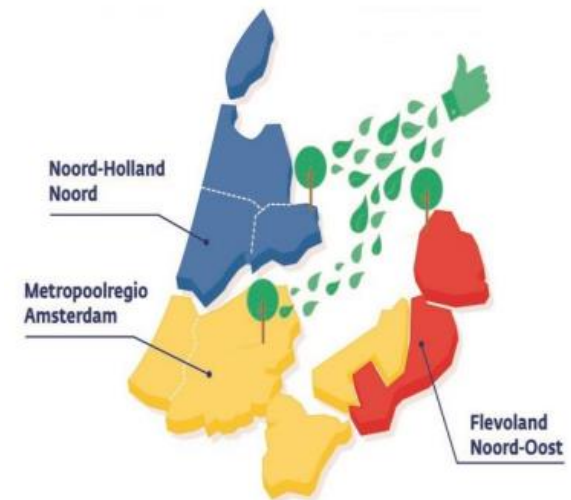
## Afbakening

De RUAS beperkt zich inhoudelijk tot stadslogistiek. Er is bij aanvang van het project stilgestaan bij de behoefte aan een breder kader op onderwerpen als smart logistics en laadinfrastructuur. Deze onderwerpen komen terug in de RUAS, maar dan wel direct in relatie tot stadslogistiek.

De geografisch afbakening voor de RUAS is de gemeenten in de Provincie Noord-Holland en de Provincie Flevoland.

## Tijdspad

De RUAS biedt per activiteit een globaal overzicht van de te nemen stappen in de tijd. Activiteiten verschillen onderling, maar een typisch overzicht van te nemen stappen loopt van 2023 tot 2025, met soms een doorkijk richting 2030.



Afbeelding 3: kaart van het RUAS-gebied (bron: [RMP](#))

In de RUAS worden vier thema's onderscheiden. Deze zijn in onderstaande figuur weergegeven en kort toegelicht. Alle activiteiten zijn onder te brengen in één of meer van deze thema's, en vormen samen de basis van duurzame stadslogistiek.



Per thema zijn verschillende activiteiten geformuleerd. Op de volgende pagina zijn deze schematisch weergegeven.

### Toegang tot de binnensteden

Afstemming invoering ZE-zones

Basisraamwerk toegangsbeleid

Stadslogistiek in gebiedsontwikkeling

Haalbaarheidsonderzoek sturing op stromen

### Laad- en tankinfrastructuur

Logistiek in gemeentelijke laadvisies

Inventariseren vraag / aanbod bedrijventerreinen

Faciliteren waterstof trucks

### Duurzaam inkopen

Inkoop eigen logistiek wagenpark

Slimme & schone bouwlogistiek

Slimme & schone facilitaire logistiek

Bundeling inkooptrajecten ANPR-camera's

### Smart Logistics

Datadelen voor logistiek

Intelligente toegang

Slimme routing

Logistieke hubs

Pakketkluisen

Dashboard logistieke stromen

Eindverantwoordelijkheid en primair trekkerschap van de RUAS is belegd bij de Vervoerregio Amsterdam. De aansturing van de RUAS vindt plaats door de ambtelijke stuurgroep RUAS. Hierin hebben zitting:

- Vervoerregio Amsterdam (voorzitter)
- Provincie Noord-Holland
- Provincie Flevoland
- Gemeente Amsterdam
- 1 middelgrote gemeente (te benoemen, waarbij participatie jaarlijks kan rouleren onder verschillende gemeenten).

De ambtelijke stuurgroep komt enkele malen per jaar bij een om de voortgang van de activiteiten te bespreken. De stuurgroep rapporteert aan de bestuurlijke opdrachtgevers (belegd bij bestuurlijk Platform Mobiliteit MRA).

Enmaal per jaar worden geïnteresseerde gemeenten en het georganiseerd bedrijfsleven (zoals TLN en evofenedex) uitgenodigd in een netwerkbijeenkomst.

## Uitleg activiteitensheets

- Op de volgende pagina's staan alle activiteiten samengevoegd in een totaaloverzicht (alle volledige activiteitensheets staan uitgewerkt in de bijlagen). De activiteiten zijn ingedeeld naar een thema waar deze het beste in past (toegang tot binnensteden, laad- en tankinfrastructuur, duurzaam inkopen en smart logistics).
- Per activiteit wordt toegelicht welke partij de actiehouders is om deze activiteit uit te voeren. Deze partij is meestal 'natuurlijk', omdat deze partij al werkt aan dit thema. Dit is belangrijk, om snel tot uitvoering te kunnen komen.
- Ook staat per activiteit toegelicht welke partijen hierbij betrokken kunnen worden. Dit kan een werkgroep zijn, of een aanjager, of een ondersteuner.
- Vervolgens is per activiteit (op basis van referentiebedragen en vergelijkbare projecten of inzet) een groffe kosteninschatting gemaakt, en een mogelijke fasering opgesteld. Ook is gezocht naar mogelijkheden voor cofinanciering.
- Afkortingen staan uitgelegd in de activiteitensheets zelf

**NB: zowel de kosten als de planning zijn eerste schattingen op basis van referentieprojecten.**

Activiteit	Actiehouder	Betrokkenen
<b>ZE-zones: kennis delen en regionale afstemming</b>	Prov. Noord-Holland en Flevoland, Vervoerregio	Via werkgroep: alle ZE-zone gemeenten
<b>Regionaal basisraamwerk toegangsbeleid (venstertijden en ontheffingen)</b>	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam, Ministerie IenW (programma VSD)	Uitvoeren in programma VSD. ZE-gemeenten
<b>Logistiek in gebiedsontwikkeling</b>	MRA Platform Smart Mobility, Prov. Noord-Holland, Flevoland, Vervoerregio (via MTB). Gemeenten Zaanstad en Purmerend	Connekt, Topsector Logistiek, CROW, Gem. Utrecht
<b>Haalbaarheidsonderzoek sturing op stromen</b>	Gemeente Amsterdam	Topsector Logistiek. Prov. Noord-Holland, Flevoland, Vervoerregio.
<b>Opnemen logistiek in gemeentelijk laadvisies</b>	Uitvoering door MRA-e. Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam geven richting aan.	Relaties met NAL en RAL, en gemeenten. Ontwikkelingsbedrijf NHN, SADC, Horizon Flevoland, via Programma Herstructurering Bedrijventerreinen en Zero Emissie Corridors
<b>Inventariseren vraag/aanbod bedrijventerreinen</b>	Uitvoering door MRA-e. Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam geven richting aan.	Regionale en lokale overheden leveren informatie aan (zoals Atlas PlaBeKa). Ontw.bedr. NHN, SADC, Horizon Flevoland (via Progr. Herstruct. Bedrijventerreinen en ZE Corridors).
<b>Faciliteren waterstof voor stadslogistiek</b>	Regio West-Friesland (Medemblik), Regio IJmond (Omgevingsdienst), Provincie Noord-Holland	Regio NZKG, Regio Alkmaar/Kop van Noord-Holland, Amsterdam, Convenantpartners
<b>Inkoop eigen logistiek wagenpark ZE</b>	Prov. Noord-Holland, Gem. Hollands Kroon, leasepartijen	Inventarisatie benodigd. Gemeenten en marktpartijen?
<b>Slimme en schone bouwlogistiek</b>	Gemeente Amsterdam	Prov. Noord-Holland, Flevoland, Vervoerregio Amsterdam. ZE-gemeenten met veel (binnen)stedelijke bouwprojecten.
<b>Slimme en schone facilitaire logistiek</b>	Prov. Flevoland, Gem.Lelystad, Rijkswaterstaat, Rechtbank Prov. Noord-Holland, Gem. Haarlem, Spaarnelanden	Vervoerregio Amsterdam, marktpartijen
<b>Bundeling inkoop ANPR-camera's</b>	Gemeenten Hoorn en Zaanstad	Gemeenten Haarlemmermeer, Hilversum, Schagen, Amstelveen, Aalsmeer, SPES
<b>Datadelen voor logistiek</b>	Provincie Noord-Holland, Flevoland, Vervoerregio	Gemeenten
<b>Intelligente toegang</b>	Gemeenten Schagen, Amstelveen, Waterland	Via VSD: Prov. Noord-Holland, Flevoland, Min. IenW. Gem. Almere.
<b>Slimme routing / kwaliteitsnet</b>	Projectteam Multimodaal Toekomstbeeld Goederenvervoer	Deelnemers MRA kernteam logistiek
<b>Logistieke hubs</b>	Prov. Noord-Holland, Flevoland, Vervoerregio	Gemeenten (Aalsmeer en Amsterdam)
<b>Pakketkluisen</b>	Prov. Noord-Holland, Flevoland, Vervoerregio	Gem. Hollands Kroon, Amstelveen, Aalsmeer, Waterland
<b>Dashboard logistieke stromen doorontwikkelen</b>	Prov. Noord-Holland, Vervoerregio	Gemeenten





## Investingering en routekaart (vervolg)

Het budget en plaatsing in de tijd per activiteit is gesplitst in activiteiten waar de VRA en provincies actiehouder zijn en activiteiten waar andere partijen actiehouder zijn. Deze slide betreft de activiteiten waar andere partijen actiehouder zijn.

Het totale budget bedraagt minstens € 80.000 (deels nog nader te bepalen). Hiervan is onbekend welk deel al is belegd in lopende financieringen.

Activiteit	Budget	Planning			
		2023	2024	2025	2026
Haalbaarheidsonderzoek sturing op logistieke stromen	€ 30.000			←→	
Inventariseren vraag/aanbod bedrijventerreinen	€ 30.000	←→			
Slimme en schone bouwlogistiek	Nader te bepalen			←→	
Bundeling inkoop ANPR-camera's	€ 0	←→			
Intelligente toegang	Nader te bepalen		←→		
Pakketkluisen	€ 20.000		←→		

**NB:** zowel kosten als planningen zijn schattingen op basis van referentiebedragen, vergelijkbare projecten of inzet.

Er zijn vier bijlagen aan de eindrapportage toegevoegd. De bijlagen zijn hier opgenomen met een korte beschrijving van de inhoud en de relatie tot het hoofddocument.

## **1. Perspectieven logistieke bedrijfsleven**

Er zijn sessies georganiseerd met zeven logistieke sectoren. De bijlage beschrijft de uitkomsten van deze sessies. De sessies hebben bijgedragen aan het aanscherpen van de op te nemen activiteiten en aan het borgen van draagvlak bij het bedrijfsleven.

## **2. Input MKB**

Met 25 MKB-bedrijven zijn interviews verricht over het activiteitenpakket. De bijlage beschrijft hoe de uitkomsten van deze gesprekken accenten in het aangescherpte activiteitenpakket hebben bepaald. Daarnaast dragen deze gesprekken bij aan het onderhouden van contact met voor de regio lastig te bereiken partijen.

## **3. Gedetailleerde activiteitensheets**

De activiteiten genoemd in het hoofddocument zijn in deze bijlage gedetailleerd beschreven. Opgenomen is een omschrijving, doelstellingen, relevante logistieke segmenten, stand van zaken, benodigde capaciteit / middelen en subsidiekansen. Ook opgenomen is de trekker en werkgroep. Afsluitend is opgenomen een globale planning.

## **4. Input MKB – Gedetailleerd**

De eindrapportage van Hogeschool Windesheim is opgenomen als bijlage, en is onderliggend aan eerdergenoemde 'input MKB'.

Het bedrijfsleven is geconsulteerd door per afzonderlijke logistieke stroom in een aparte sessie (in totaal 7 sessies) te reflecteren op de thema's, de uitdagingen en de mogelijke richtingen voor activiteiten.

Per sessie waren relevante partijen werkzaam in die logistieke stroom aanwezig, ook waren TLN en/of Evofenedex aanwezig. De resultaten zijn samengevat in dit document.

De volgende sessies zijn georganiseerd:

- Afvallogistiek (13 januari 2023)
- Bouwlogistiek (12 december 2022)
- Facilitaire logistiek (15 december 2022)
- Horecalogistiek (16 januari 2023)
- Post- en pakketlogistiek (13 januari 2023)
- Retail food logistiek (12 januari 2023)
- Retail non-food logistiek (17 januari 2023)

Op de volgende pagina's staat de input schematisch weergegeven.

Thema	Toegang tot binnensteden	Tank- en laadinfrastructuur	Duurzaam inkopen	Smart logistics
<b>Post &amp; pakketten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behoeftte aan uniformiteit ZE-zones, venstertijden en privileges</li> <li>• Behoeftte aan “ideale logistieke winkelstraat” (LPvE)</li> <li>• Borg toegankelijkheid LEVs/fietsen</li> <li>• Weinig draagvlak voor concessies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onvoldoende laadinfra is punt van zorg (depots)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Niet aan orde geweest</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behoeftte aan richting voor pakketkluisen</li> <li>• Overheidsinzet op hubs niet per se noodzakelijk</li> <li>• Maatwerk en privileges interessant, mits “smart”</li> </ul>
<b>Horeca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behoeftte aan uniformiteit ZE-zones, venstertijden en privileges</li> <li>• Aandacht voor geografische “uithoeken”: ZE moeilijk in te passen</li> <li>• Concessies mogelijk interessant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Laadinfra moet beter op orde; randvoorwaarde</li> <li>• Waterstof nog niet aan de orde in NH, wel elders</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Niet aan orde geweest</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inzicht in beschikbare laad-losplekken noodzakelijk (evt. realtime)</li> <li>• Hubs: lastige opgave voor horeca (vanwege regelgeving), wel per bedrijf.</li> </ul>
<b>Retail – non food</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behoeftte aan duidelijkheid (ZE) en uniformiteit toegangsbeleid (venstertijden)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Laadinfra-capaciteitsuitbreiding urgent probleem (op depots)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Niet aan orde geweest</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Niet aan orde geweest</i></li> </ul>
<b>Retail – food</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behoeftte aan duidelijkheid en eenduidigheid toegangsbeleid / ZE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Laadinfra-capaciteitsuitbreiding urgent probleem (met name op depots)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Duurzaam inkopen helpt om bewustzijn te vergroten (ook bij MKB)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij hubs gebruik maken van wat er al is vanuit logistieke bedrijfsleven</li> </ul>
<b>Bouw</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uniformiteit wenselijk (m.n. voertuigbeperkingen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Duidelijke wens voor laadinfra op openbare terreinen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Moet beter worden opgepakt, met name gemeenten buiten Amsterdam</li> <li>• Bij voorkeur uniforme duurzaamheidseisen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Twijfels bij datadelen en dashboarding</li> <li>• Info over beperkingen graag uniform ontsluiten</li> </ul>
<b>Facilitair</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelgeving helpt om minder/anders/slimmer te leveren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Niet aan orde geweest</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vraagbundeling organiseren</li> <li>• Best practices en tools delen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inzicht in data wenselijk (wat komt waar vandaan)</li> </ul>
<b>Afval</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Behoeftte aan uniformiteit voor voertuigafmetingen (ook relevant voor ZE-inzet)</li> <li>• Behoeftte aan privileges</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zeer belangrijk; vooral ook inzicht gewenst in waar vraag/aanbod problemen zijn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interessant, mits eenduidige eisen (zoals voertuigafmetingen) en aandacht voor hogere kosten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Winstwaarschuwing: Datadelen is niet eenvoudig</li> <li>• Bundeling via hubs niet aan de orde.</li> </ul>

Op basis van voorgaand overzicht kunnen wij de volgende conclusies trekken die relevant zijn m.b.t. opgaven in de RUAS:

### Toegang tot binnensteden

**Duidelijkheid en uniformiteit** worden door veel partijen genoemd als topprioriteit. Het gaat hierbij om zowel de ZE-zones als het algehele toegangsbeleid (venstertijden, privileges) als om ontheffingenbeleid.

De behoefte aan een **betere borging van logistiek in ruimtelijke ontwikkelingen** (nieuwbouw én reconstructies) wordt onderschreven.

**De houding t.o.v. logistieke concessies is ambigu:** ze worden of expliciet omarmd (m.n. professionele vervoerders) of afgewezen.

### Laad- en tankinfrastructuur

**Door vrijwel alle partijen gebrek laadinfra-capaciteit benoemd als kritiek punt.**

Dit betreft hoofdzakelijk depotladen (op bedrijventerreinen) waar capaciteit onvoldoende is; vraag / aanbod analyse is hier wenselijk. Voor de bouw wordt ook gevraagd om laadinfra op openbare terreinen en bouwplaatsen. Depotladen vindt veelal op eigen terrein plaats, waardoor overheden een andere rol hebben.

### Duurzaam inkopen

**Zeer relevant voor facilitaire en bouwlogistiek**, amper/niet voor andere sectoren.

Met name het **veel breder delen van goede ervaringen (in m.n. Amsterdam) onder andere gemeenten** is wenselijk.

Duurzaam inkoop-eisen door overheden zijn een goed instrument om bewustzijn tot slimmer en duurzamer werken te stimuleren.

### Smart Logistics

**Het ontsluiten van informatie over toegangsbeperkingen is voor alle sectoren wenselijk.** Inzicht in herkomst van transportstromen is interessant, met oog op bundeling van facilitaire logistiek.

Wat betreft hubs geven veel sectoren aan dit zelf op te kunnen pakken, mits voldoende ruimte (m<sup>2</sup>) en aansluiting (laadinfra) geborgd is.

Thema	Aanwezige partijen
<b>Post &amp; pakketten</b> (13 januari 2023)	Lockster, DHL Parcel, PostNL, DPD, Fietskoerier Haarlem, Evofenedex
<b>Horeca</b> (16 januari 2023)	Huize Horeca, Sligro, Nabuurs, Drankgroothandel Hein Smit, GDH, HANOS, Leen Menken Food Service Logistics, Evofenedex
<b>Retail – non food</b> (17 januari 2023)	Stad Alkmaar Logistics, Hema, Cityhub, Hilliehub, Boekhandel Stumpel, Evofenedex
<b>Retail – food</b> (12 januari 2023)	Picnic, Albert Heijn, Jumbo, St. van den Brink, Simon Loos, Evofenedex
<b>Bouw</b> (12 december 2022)	Hibin, Goedkoop Bouwmaterialen, BQ Duiker, Van der Veecken, Van Keulen, Bouwcenter Filippo, Dura Vermeer, De Nijs, Dekschuiten en Pontons, Heijmans, Verticaal Transport, TLN, Evofenedex
<b>Facilitair</b> (15 december 2022)	Hogeschool van Amsterdam, Universiteit van Amsterdam, Green Business Club Zuidas, WTC Amsterdam, Deudekom, Canon, Accenture, MyPup, Spaarnelanden, Bundel.it, TLN, Evofenedex
<b>Afval</b> (13 januari 2023)	Renewi, Spaarnelanden, GP Groot, Pre-Zero, Next Mobility, en Meerlanden per email



Omdat MKB-bedrijven lastig te bereiken zijn, is in dit traject speciale aandacht geweest voor MKB-bedrijven. In samenwerking met Hogeschool Windesheim zijn met 25 MKB-bedrijven uit de regio interviews gehouden. Hieronder de belangrijkste algemene en thematische conclusies, alle resultaten zijn te vinden in de bijlage.

### **Algemene conclusies**

- De meeste respondenten maken geen gebruik van ZE-ondersteuning door externe partijen. Enkele ondernemers geven aan dat zij hier niet mee bezig zijn en / of geen tijd hebben.
- Respondenten geven aan duurzaamheid belangrijk te vinden, maar onderwerpen met betrekking tot de eigen bedrijfsvoering staan voorop. Daarmee zijn financiële haalbaarheid, actieradius en beschikbaarheid van laadinfrastructuur thema's waar de respondenten zich zorgen over maken.
- Respondenten geven aan graag op de hoogte gesteld te worden van ontwikkelingen. Tegelijkertijd geven zij aan geen tijd te hebben zich in deze onderwerpen te verdiepen.
- Naast informatieverstrekking vindt een deel van de respondenten de beschikbaarheid van subsidie en investeringen in laadinfrastructuur de belangrijkste vervolgstappen van overheidsinstanties.

## Bijlage 2: Resultaten onderzoek MKB-bedrijven (vervolg)

### Toegang tot binnensteden

- De meerderheid is bekend met zero-emissiezones. Wel is het aandeel dat onbekend was met zero-emissiezones onder de respondenten aanzienlijk.
- De ene helft verwacht zich aan te passen aan de activiteiten, de andere helft verwacht zero-emissiezones te vermijden (*buiten de respondenten die überhaupt niet in zero-emissiezones zullen komen*)
- Het overgrote deel van de respondenten maakt zelden tot nooit gebruik van ontheffingen.

### Tank- en laainfrastructuur

- De respondenten die aangeven elektrisch te gaan rijden doen dit 'omdat het moet' door nieuwe regelgeving, ervaren maatschappelijke druk of zijn zelf begaan met het milieu.
- De respondenten die aangeven niet elektrisch te gaan rijden doen dit omdat zij het niet als rendabel zien, of er überhaupt nog niet over nagedacht te hebben. Tegelijkertijd is het merendeel van de respondenten niet bekend met bestaande subsidies voor uitstootvrije voertuigen.
- De respondenten zijn bezorgd over de beschikbaarheid van voldoende laainfrastructuur en de actieradius van elektrische voertuigen. Waterstof kwam niet aan bod.

### Input voor RUAS

- ZE-zones integraal communiceren en invoeren
- Duidelijk maken wat de consequenties van invoering zijn voor specifiek bedrijf (bv. rondom ontheffingen)
- En ontzorgen / makkelijk maken

- Beschikbaarheid logistieke laainfra (op bedrijventerreinen, en in woonomgeving)
- Betere communicatie 'waarom elektrisch rijden' en over subsidies

## Bijlage 2: Resultaten onderzoek MKB-bedrijven (vervolg)

### Smart Logistics

Driekwart van de respondenten maakt gebruik van Google Maps en TomTom. In enkele gevallen wordt gebruik gemaakt van dynamische planningssoftware.

### Duurzaam inkopen

*Geen input, niet aan de orde geweest*

### Input voor RUAS

- Veelvuldig gebruik routeplanners: logistieke data goed ontsluiten

## Bijlage 3: Activiteiten per thema

Toegang  
binnen-  
steden

Laad- en  
tankinfra-  
structuur

Duurzaam  
inkopen

Smart  
logistics

In het overzicht op de vervolgpagina's wordt per thema toegelicht welke activiteit door welke actiehouder wordt uitgevoerd. Ook staat toegelicht welke partijen die actiehouder ondersteunen in de werkgroep.

De indeling in de thema's geldt als volgt:

- Toegang tot de binnensteden
- Laad- en tankinfrastructuur
- Duurzaam inkopen
- Smart logistics

Voorafgaand wordt in sheets toelichting gegeven op het programmamanagement en communicatie.

Activiteit	Programmamanagement	Rollen	Beschrijving
Omschrijving	Eindverantwoordelijkheid van de RUAS is belegd bij de Vervoerregio Amsterdam als aanjager en aanspreekpunt. De aansturing van de RUAS vindt plaats door de ambtelijke stuurgroep RUAS.	Actiehouder	Vervoerregio Amsterdam
Doelen	Aansturing van de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek	Betrokken	Ambtelijke stuurgroep bestaande uit: VRA (voorzitter), Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland Gemeente Amsterdam, 1 middelgrote gemeente (te benoemen, waarbij participatie jaarlijks kan rouleren onder verschillende gemeenten).
Relevante logistieke segmenten	n.v.t.	Nationale overheid	n.v.t.
Effecten (inschatting)	n.v.t.	Bedrijfsleven	Eenmaal per jaar wordt het georganiseerd bedrijfsleven (zoals TLN en evofenedex) uitgenodigd.
Huidige situatie	Er is informeel overleg tussen Provincies en VRA.	<b>Stappenplan 2023 - 2026</b>	
Capaciteit (fte) en middelen (€)	FTE: inzet uren VRA, Provincies en gemeenten (geborgd in lopende programma's)	1	Ambtelijke stuurgroep (2023-2025)
Subsidiekansen	n.v.t.	2	Evaluatie programma RUAS (2026)

Toegang  
binnen-  
steden

Laad- en  
tankinfra-  
structuur

Duur-  
zaam  
inkopen

Smart  
logistics

Activiteit	Actiehouder	Betrokken
ZE-zones: kennis delen en regionale afstemming	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam	Alle ZE-zone gemeenten.
Basisraamwerk toegangsbeleid (venstertijden en ontheffingen)	Opdrachtgevers: Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam VSD vanuit Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat	Uitvoeren in programma VSD. Gemeenten Haarlemmermeer
Logistiek in gebiedsontwikkeling	MTB via opdrachtgevers: Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam Gemeenten Zaanstad en Purmerend	Connekt, Topsector Logistiek, CROW, Gemeente Utrecht
Haalbaarheidsonderzoek sturing op logistieke stromen	Gemeente Amsterdam	Topsector, Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam.

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Delen kennis en ervaringen door alle ZE-zone-gemeenten Harmonisatie en samenwerking voor: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Communicatie</li> <li>• Handhaving (bv aantal recidivistentermijnen, duur waarschuwingsperioden, handhaving met scanauto via ervaringen Tilburg)</li> <li>• Ondersteunend beleid (geleerde lessen)</li> </ul>
Doelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Versnelling realisatie van zero-emissie zones</li> <li>• Gelijk speelveld voor bedrijfsleven</li> <li>• Eenduidige, duidelijke communicatie naar bedrijfsleven</li> </ul>
Relevante log. segmenten	Alle
Huidige situatie	Er zijn contacten middels het programma Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES), maar onderling contact kan verbeteren.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	<b>FTE:</b> Minimale extra inzet door 4 werkgroepen per jaar (ca. 20 uur per gemeente per jaar). Facilitator extra 2 uur per werkgroep voorbereiding en documentatie. <b>Middelen:</b> Niet voorzien
Subsidiekansen	Financiering via SPES en financiering via middelen vanuit Ministerie EZK

Rollen	Beschrijving
Projecttrekker	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam
Werkgroep	Alle ZE-zone gemeenten
Nationale overheid	Brengt kennis in via SPES-programma (SPES kan (deels) aanwezig zijn bij sessies)
Bedrijfsleven	Geen directe rol; kunnen wel desgewenst aanschuiven ter toetsing.

### Stappenplan 2023 - 2026

- 1 Opstarten regionale projectgroep ZE-Zones (2023)
- 2 4 maal per jaar (fysiek of digitaal) bijeenkomst, continue kennisdeling (2023-2026)

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Ontwikkelen van raamwerk met standaarden voor venstertijden, ontheffingen daarop (uitgewerkt in standaard artikelen/beleidsregels) en privileges. Doel is dat alle gemeenten dit raamwerk hanteren en daarmee harmonisatie ontstaat in beleid (en afname administratieve lasten bedrijfsleven). Daarnaast ontsluiten van deze informatie via 1 portaal (regionaal, evt landelijk indien deze wordt gerealiseerd)
Doelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eenduidig, duidelijk toegangsbeleid</li> <li>Efficiëntere bedrijfsvoering en vermindering van administratieve last voor bedrijfsleven</li> <li>Efficiëntere logistiek (minder voertuigen) door geharmoniseerde venstertijden</li> </ul>
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	In VRA venstertijden grotendeels geharmoniseerd, maar ontheffingenbeleid niet. Buiten VRA geen harmonisatie op venstertijden. Ook privileges voor ZE-voertuigen zijn niet afgestemd.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	<p><b>FTE:</b> Minimale extra inzet door 4 werkgroepen per jaar (ca. 20 uur per gemeente per jaar). Facilitator extra 2 uur per werkgroep voorbereiding en documentatie.</p> <p><b>Middelen:</b> € 50.000 (opstellen raamwerk) + € 25.000 (opstellen loket) + evt. cofinanciering VSD</p>
Subsidiekansen	Subsidiemogelijkheid programma Veilig Slim Duurzaam (50% cofinanciering). Projectplan in concept opgesteld.

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Opdrachtgevers: Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (via programma VSD)
Betrokkenen	Uitvoeren in programma VSD. Met ZE-zone gemeenten
Agendaleden	Alle gemeenten met venstertijden
Nationale overheid	Betrokkenheid Programma VSD: opstellen één centraal loket; MRA kan als pilot regio fungeren om eerste stappen te zetten.
Bedrijfsleven	Toetsende rol

### Stappenplan 2023 - 2026

- 1 Opstellen raamwerk toegangsbeleid 2023  
Kan o.b.v. raamwerk Noord-Nederland – nader te detailleren voor MRA
- 2 Realisatietraject gemeenten – 2024/2026: gemeenten passen (via verkeersbesluiten, ontheffingenbeleid) hun beleid (op relevante onderdelen) aan
- 3 Realisatie portal (onder regie VSD) 2023/2024
- 4 Opschaling Portaal naar 1 Loket Landelijk (door VSD)



Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Een MPvE is een 'mobiliteits'-tegenhanger van stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE). Hiermee wordt mobiliteit integraal meegenomen in planvorming, waardoor mobiliteit echt goed geregeld wordt. Zo kan rekenkundig worden onderbouwd dat sommige zaken (zoals # parkeerplekken) minder of zelfs niet meer nodig zijn. Een logistiek programma van eisen (LPvE) kan een mogelijkheid zijn.
Doelen	Door gebruik te maken van MPvE's waarin logistiek integraal is meegenomen, kan bij gebiedsontwikkeling de transitie naar slimme en schone mobiliteit (en logistiek worden aangejaagd).
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	Er lopen nu pilots waarin ook logistiek wordt meegenomen, maar dit zijn uitzonderingen. De pilots vinden plaats in o.a. Zaanstad.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	<b>FTE:</b> Minimale extra inzet door 4 werkgroepen per jaar (ca. 20 uur per gemeente per jaar). Facilitator extra 2 uur per werkgroep voorbereiding en documentatie. <b>Middelen:</b> € 30.000 (opstellen LPvE) + evt. cofinanciering Topsector (en samenwerking met Utrecht)
Subsidiekansen	Topsector Logistiek/CROW (ontwikkelt algemeen LPvE)

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	MRA Platform Smart Mobility, Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam (via traject Multimodaal Toekomstbeeld Goederenvervoer), en gemeenten Zaanstad en Purmerend
Betrokkenen	Connekt, Topsector Logistiek, CROW, Gemeente Utrecht
Nationale overheid	-
Bedrijfsleven	Geen directe rol; kunnen wel desgewenst aanschuiven ter toetsing.

### Stappenplan 2023 - 2026

- 1 Opstellen LPvE voor MRA
- 2 2024: opnemen activiteit in MTB

Activiteit	Beschrijving	Rollen	Beschrijving
Omschrijving	Onderzoeken van mogelijkheden en varianten en haalbaarheid van sturing op logistieke stromen	Actiehouder	Gemeente Amsterdam
Doelen	Veranderen en verbeteren van sturing op logistieke stromen: zoals bij vergunningen, voorkeursleveranciers, of openbaar vervoer kunnen partijen recht (of voorkeursrecht of alleenrecht) krijgen op (specifieke stromen van) logistiek en goederenvervoer in binnensteden	Betrokkenen	Topsector Logistiek, Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam.
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten	Nationale overheid	Topsector Logistiek, Ministerie IenW
Huidige situatie	Er zijn pogingen gedaan, maar niet altijd succesvol; bijvoorbeeld Utrecht. Grote bedrijven hebben natuurlijk logistieke contractpartners, dat is hetzelfde principe op kleinere schaal	Bedrijfsleven	input aanleveren voor onderzoek naar haalbaarheid.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	Mogelijk budget Amsterdam: € 30.000 (schatting)		
Subsidiekansen	SPES, Topsector, Ministerie van IenW		

### Stappenplan 2023 - 2026

0

2023: onderzoek: in kaart brengen van verschillende varianten en ervaringen ophalen in het buitenland; met concrete pilotvoorbeelden

1

2024: afhankelijk van uitkomsten onderzoek: vervolg in pilot

2

2025: opschaling bij eventueel succes

Activiteit	Actiehouder	Betrokken
Opnemen logistiek in gemeentelijke laadvisies	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam	Uitvoering door MRA-e (relaties met NAL en RAL, en gemeenten). Ook Ontwikkelingsbedrijf NHN, SADC, Horizon Flevoland, via het Programma Herstructurering Bedrijventerreinen en Zero Emissie Corridors
Inventariseren vraag/aanbod bedrijventerreinen	MRA-e in samenwerking met: Gemeente Amsterdam, Ontwikkelingsbedrijf NHN, SADC, Horizon Flevoland (o.a. via Programma Herstructurering Bedrijventerreinen en Zero Emissie Corridors). Opdrachtgevers Vervoerregio Amsterdam en Provincies Noord-Holland en Flevoland geven de richting aan.	Lokale overheden. Regionale en lokale overheden leveren informatie aan (zoals Atlas PlaBeKa).
Faciliteren waterstof voor stadslogistiek	Regio West-Friesland (Medemblik) Regio IJmond (Omgevingsdienst) Provincie Noord-Holland	OD NZKG, Regio Alkmaar/Kop van Noord-Holland, Amsterdam, convenantpartners

**NB:** Dit thema omvat niet het proces inrichten voor beschikbaar maken van laadinfra en netcapaciteit. Dit is opgave die de RUAS en stadslogistiek overstijgt. Deze opgave ligt in de bredere energietransitie (dit wordt belegd via onder meer de nationale laadagenda).

In 2020 sloten de bestuurders van de provincies Noord-Holland, Flevoland, Utrecht de VRA en de steden Amsterdam en Almere een bestuursakkoord met de minister van IenW in het kader van de NAL. Daarbij is afgesproken dat de regio zorgt voor voldoende laadinfrastructuur voor de twee miljoen elektrische voertuigen die in 2030 worden verwacht. Dat geldt dus ook voor logistiek. De uitvoering van het bestuursakkoord is ondergebracht bij MRA-E. De opdrachtgevers geven hierbij de richting aan.

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is afgesproken dat elke gemeente in 2021 een laadvisie en plaatsingsbeleid heeft opgesteld. Een laadvisie beschrijft de ambities en strategie van de gemeente voor een toereikend laadnetwerk voor elektrische voertuigen. Zo beschrijft de visie de keuzes over beoogde gebruikersgroepen, type laadinfrastructuur, soort laadpunten, uitvoeringsmodel, plaatsingsstrategie en bewonersparticipatie. In het plaatsingsbeleid geeft de gemeente aan hoe ze de visie uit gaat werken. Bij elkaar geven deze documenten aan wat, waarom en hoe de gemeente omgaat met het nieuwe thema 'laadinfrastructuur'. Logistiek hoort hier ook in.
Doelen	Versnellen transitie, voorkomen dat logistiek 'het vijfde wiel aan de wagen wordt'
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amsterdam heeft logistieke paragraaf in Laadstrategie (Laad Me)</li> <li>- Elke gemeente moet deze visie opstellen of vernieuwen</li> <li>- In de laadvisies nu nog weinig aandacht voor logistiek. MRA-e heeft hiervoor een plan van aanpak ontwikkeld voor gemeenten ter uitwerking, een deelt die graag.</li> </ul>
Capaciteit (fte) en middelen (€)	Voor een nieuwe regionale laadvisie waarin logistiek goed is ingebed is de grove schatting € 30.000.
Subsidiekansen	Werkgroep Logistiek NAL

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Provincies Noord-Holland en Flevoland, Vervoerregio Amsterdam
Betrokkenen	Uitvoering door MRA-e (relaties met NAL en RAL, en gemeenten). Ook Ontwikkelingsbedrijf NHN, SADC, Horizon Flevoland, via het Programma Herstructurering Bedrijventerreinen en Zero Emissie Corridors
Nationale overheid	NAL in relatie tot RAL-organisaties
Bedrijfsleven	Evt. klankbordgroep

### Stappenplan 2023 - 2026

1

Ophalen en opstellen voorbeeldteksten;  
Inventariseren behoefte onder gemeenten

2

Actief in contact komen met alle gemeenten om te adviseren

3

Geleerde lessen delen met de rest van Nederland

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Opschalen huidige inventarisatie MRA-e (in opdracht van PNH, PFL en VRA) naar alle grote bedrijventerreinen in de MRA (top XX), in samenwerking met programma herstructurering bedrijventerreinen (SADC) en initiatieven Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord en Horizon Flevoland. Aan de hand van de aanpak bedrijventerreinen logistiek MRA-e en de vlekkenkaart netwerkvisie duurzame logistieke hubs, zorgen we voor een prioritering in de aanpak laadinfra op bedrijventerreinen. MRA-e levert de laadprognose 'prognose west Nederland' jaarlijks aan.
Doelen	Soepelere en snellere energietransitie; nu nog problemen met netcapaciteit, door inventariseren van laadvraag en het definiëren en realiseren van laadoplossingen.
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	Huidig project: aanpak bedrijventerreinen logistiek door MRA-e, en vlekkenkaart netwerkvisie duurzame logistieke hubs
Capaciteit (fte) en middelen (€)	Middelen: € 10.000 per jaar extra financiering, bovenop lopende initiatieven
Subsidiekansen	MRA-E

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	MRA-e in samenwerking met: Gemeente Amsterdam, Ontwikkelingsbedrijf NHN, SADC, Horizon Flevoland (o.a. via Programma Herstructurering Bedrijventerreinen en Zero Emissie Corridors). Opdrachtgevers Vervoerregio Amsterdam en Provincies Noord-Holland en Flevoland geven de richting aan.
Betrokkenen	Lokale overheden. Regionale en lokale overheden leveren informatie aan (zoals Atlas PlaBeKa).
Nationale overheid	-
Bedrijfsleven	Aangeven van behoeftes (specificeren waar vraag naar is)

### Stappenplan 2023 - 2026

1

2023: Inventariseren en prioriteren welke bedrijventerreinen als eerste worden geanalyseerd op vraag/aanbod (o.b.v. dashboard, Amsterdamse analyse)

2

2024: Opschalen aanpak door MRA-E, o.a. met lessen ZEC / PHB. Onderzoeken vraag (netcapaciteit) en matchen bij aanbod

3

2024-2026: In gang zetten adviezen om vraag en aanbod te matchen (opdrachtgevers samen met uitvoerders)

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Faciliteren van de inzet van waterstoftrucks en vulpunten in Noord-Holland. Dit als nadere invulling en concretisering van het Waterstof Convenant Noord-Holland.
Doelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transitie van diesel naar waterstof vrachtvoertuigen</li> <li>• Positioneren van Noord-Holland als proeftuin voor waterstoftrucks</li> </ul>
Relevante log. segmenten	Vooral lange afstand
Huidige situatie	Met het Noord-Hollands Waterstof Convenant geven brandstofleveranciers aan een dekkend netwerk te realiseren van tenminste acht waterstoftankstations voor zware voertuigen. Afnemende bedrijven spreken intentie uit om met aanschaf van waterstof voertuigen voldoende vraag te realiseren.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	<b>FTE:</b> inzet deelnemende gemeenten: 16 uur per gemeente (geldt voor huidige projecten en nieuwe) <b>Middelen:</b> nader te bepalen via Noord-Hollands Convenant Waterstof in Zware Mobiliteit
Subsidiekansen	Landelijke Subsidie Waterstofstations (€ 22 miljoen; per medio 2023)

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Regio West-Friesland (Medemblik) Regio IJmond (Omgevingsdienst) Provincie Noord-Holland
Betrokkenen	Regio NZKG, Regio Alkmaar/Kop van Noord-Holland, Amsterdam, Convenantpartners
Nationale overheid	Wenselijke rol via landelijke subsidie
Bedrijfsleven	Participeert via Convenant (convenantpartners)

### Stappenplan 2023 - 2026

1

Uitvoeren lopende projecten in West-Friesland (incl Hollands Kroon) en regio IJmond – loopt

2

Opstarten project in nieuwe regio (regio Alkmaar, Amsterdam of NZKG) (2023 - 2025)

3

Indienen subsidievoorstel (2023)

Activiteit	Actiehouder	Betrokken
Inkoop eigen logistiek wagenpark ZE	Provincie Noord-Holland , Gemeente Hollands Kroon, leasepartijen	Inventarisatie benodigd. Gemeenten, marktpartijen
Slimme en schone bouwlogistiek	Gemeente Amsterdam	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam. ZE-zone gemeenten met veel (binnen)stedelijke bouwprojecten.
Slimme en schone facilitaire logistiek	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Provincie Flevoland, Gemeente Lelystad, Rijkswaterstaat, Rechtbank Midden-NL</li> <li>2. Provincie Noord-Holland, Gemeente Haarlem, Spaarnelanden</li> </ol>	Vervoerregio Amsterdam, marktpartijen
Bundeling inkoop ANPR-camera's	Gemeenten Hoorn en Zaanstad	Gemeenten Haarlemmermeer, Hilversum, Schagen, Amstelveen, Aalsmeer. SPES

Activiteit	Beschrijving	Rollen	Beschrijving
Omschrijving	Stimuleren van inkoop van ZE bestel- en vrachtvoertuigen door regionale en lokale overheden	Actiehouder	Provincie Noord-Holland, Gemeente Hollands Kroon, leasepartijen
Doelen	ZE-bestelauto's/afval/schoonmaak voertuigen zijn ultimo 2028, liefst eerder, ZE (tenminste in gemeenten met ZE-Zone?)	Betrokkenen	Inventarisatie benodigd. Gemeenten en marktpartijen.
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten	Nationale overheid	In principe alle gemeenten (hebben allemaal bestelauto's in wagenpark); allen agendalid (via VNG, G40 en/of IPO?)
Huidige situatie	Praktijkervaring in enkele gemeenten: met name Amsterdam, maar ook Schagen, o.a.	Bedrijfsleven	Betrokkenheid Lead Buyers Group Leasebedrijven zijn bereid te participeren / kennis te delen
Capaciteit (fte) en middelen (€)	<b>FTE:</b> Minimale extra inzet door 2 werkgroepen per jaar (ca. 20 uur per gemeente per jaar). Facilitator extra 2 uur per werkgroep voorbereiding en documentatie. <b>Middelen:</b> Niet voorzien	<b>Stappenplan 2023 - 2026</b>	
Subsidiekansen	Link met landelijke Lead Buyer Group	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Organiseren kennissessie (2 maal per jaar) voor gemeenten en andere geïnteresseerde partijen, samen met leasemaatschappijen</li> <li>2 Opstellen document met geleerde lessen en voorbeelden</li> <li>3 Bestuurlijke afspraak in 2023 of 2024 om samen ZE in te kopen</li> </ol>	



Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Stimuleren van ZE bouwlogistiek (minder en schoner) door stellen van juiste aanbestedingseisen en –voorwaarden.
Doelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stimuleren van efficiëntere bouwlogistiek die leidt tot minder bewegingen;</li> <li>• Stimuleren van schone bouwlogistiek dat leidt tot minder emissies;</li> <li>• Investerings in zero-emissie bouwvoertuigen stimuleren.</li> </ul>
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	Goede ervaringen in Amsterdam, en aantal andere gemeenten (Zaanstad, Haarlem, Hilversum) wil ook doorpakken. Bouwsector geeft aan dat prijs nog steeds de belangrijkste factor (80%-90%) bij inkoop door gemeentes (zelfs de meer vooruitstrevende).
Capaciteit (fte) en middelen (€)	<b>FTE:</b> kennisdrager vanuit MRA 0,2 FTE <b>Middelen:</b> Niet voorzien.
Subsidiekansen	Link met Topsector Logistiek (begeleiding Living Labs)

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Gemeente Amsterdam
Betrokkenen	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam. ZE-zone gemeenten met veel (binnen)stedelijke bouwprojecten.
Nationale overheid	In principe alle gemeenten (zijn allemaal opdrachtgever / vergunningverlener); allen agendalid
Bedrijfsleven	Betrokkenheid via Topsector Logistiek. Bouwend Nederland. Er is interesse van diverse bedrijven om best practices te delen.

### Stappenplan 2023 - 2026

1

Organiseren kennissessie (2 maal per jaar) voor gemeenten en andere geïnteresseerde partijen.

2

Opstellen document geleerde lessen met overzicht instrumentarium (BLVC, anterieure overeenkomsten, bouwvergunning, aanbestedingen (rol opdrachtgever)

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Stimuleren van ZE facilitaire logistiek (minder en schoner) door stellen van juiste aanbestedingseisen en – voorwaarden. De ervaring leert dat dit meest kansrijk is bij voldoende (potentieel) volume, en dat er dan ook sprake is van een significant effect. Derhalve voorstel om te focussen op twee cases: in Haarlem en Lelystad, omdat daar al initiatieven zijn geprobeerd (maar niet gelukt) dus er is potentie. Vraagbundeling maakt onderdeel uit van dit traject. Hierbij profiteren van de lessen die Gemeente Amsterdam, Deudekom, HvA en UVA hebben geleerd.
Doelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stimuleren gebundelde inkoop dat leidt tot minder bewegingen;</li> <li>• Stimuleren inzet schone voertuigen dat leidt tot minder emissies;</li> </ul>
Relevante log. segmenten	Horeca, dienstverlening, pakket en thuisbezorging, afval
Huidige situatie	Goede ervaringen met name in Amsterdam (gemeenten, onderwijs). Haarlem (via Spaarnelands) in opstart. Verkenningen uitgevoerd in Zaanstad (Green Business Club) en Lelystad
Capaciteit (fte) en middelen (€)	<b>FTE:</b> nader te bepalen <b>Middelen:</b> niet voorzien
Subsidiekansen	Link met Topsector Logistiek

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Provincie Flevoland, Gemeente Lelystad, Rijkswaterstaat, Rechtbank Midden-Nederland</li> <li>2. Provincie Noord-Holland, Gemeente Haarlem, Spaarnelands</li> </ol>
Betrokkenen	Vervoerregio Amsterdam, marktpartijen
Nationale overheid	Relevant voor gemeenten met grote volumes (al dan niet in combinatie met nabijheid van overige (semi-)publieke organisaties.
Bedrijfsleven	Betrokkenheid via Topsector Logistiek. Interesse bij diverse bedrijven op best practices te delen (Spaarnelands Haarlem) en facilitaire bedrijven (bijvoorbeeld uit de RUAS-sessie?)

### Stappenplan 2023 - 2026

- 1
  - Inventarisatie huidige contracten (door deelnemende overheden) in 2023
  - Uitnodigen andere geïnteresseerde (semi)publieke organisaties 2023
- 2
  - Bestuurlijke afspraak in 2023 of 2024 om samen ZE in te kopen
- 3
  - In 2023 of 2024 starten traject met gezamenlijke inkooptrajecten
- 4
  - Organiseren kennissessie (1 maal per jaar) voor gemeenten en andere geïnteresseerde partijen, icm logistieke uitvoerders

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Een camera met ANPR-techniek kan kentekens lezen. De afkorting ANPR staat voor 'automatic number plate recognition'. ANPR kan gebruikt worden bij handhaving, zoals bij ZE-zones. Bundelen van inkooptrajecten van ANPR (inclusief backoffice) die nodig is voor handhaving ZE-zones en autoluwe gebieden. Dit gaat om bundeling van proces, en mogelijk – afhankelijk van de uitkomst – om bundeling van aanbesteding.
Doelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lagere kosten in verband met schaalvoordeel</li> <li>Hoger kennisniveau over ANPR</li> </ul>
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	Ervaringen met ANPR-inzet in Alkmaar, Haarlem (Amsterdam ook, maar is andere orde grootte en heeft eigen systeem). Vanuit SPES verkennen Hoorn en Zaanstad momenteel gezamenlijk de inzet van ANPR.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	<p><b>FTE:</b> Minimale extra inzet door 2 werkgroepen per jaar (ca. 20 uur per gemeente per jaar). Facilitator extra 2 uur per werkgroep voorbereiding en documentatie.</p> <p><b>Middelen:</b> Niet voorzien</p>
Subsidiekansen	Financiering (mede) via EZK-klimaatmiddelen (€380.000 per gemeente per jaar)

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Gemeenten Hoorn en Zaanstad
Betrokkenen	Gemeenten Haarlemmermeer, Hilversum, Schagen, Amstelveen en Aalsmeer
Nationale overheid	SPES-betrokkenheid; inbrengen kennis via SPES-deelproject ANPR-implementatie
Bedrijfsleven	Geen

### Stappenplan 2023 - 2026

1

Inventarisatie huidige behoeften (door deelnemende overheden; onderdeel SPES) – loopt

2

Inventariseren behoeften andere gemeenten (in werkgroep en daarbuiten), specificeren naar inhoudelijke wensen/eisen en in tijd (wie wil wat wanneer?) – 2023/2024

3

Eventueel: gezamenlijke marktconsultatie / inkoop – 2024

4

Ervaringen en geleerde lessen documenteren 2024/2025

Toegang  
binnen-  
steden

Laad- en  
tankinfra-  
structuur

Duur-  
zaam  
inkopen

Smart  
logistics

Activiteit	Actiehouder	Betrokken
Datadelen voor Logistiek	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam	Gemeenten
Intelligente toegang	Gemeenten Schagen, Amstelveen, Waterland	Via VSD: Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland & Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat. Gemeente Almere.
Slimme routing / kwaliteitsnet logistiek	Projectteam Multimodaal Toekomstbeeld Goederenvervoer	MRA kernteam logistiek
Logistieke hubs	Prov. Noord-Holland, Flevoland, Vervoerregio	Gemeenten (Aalsmeer en Amsterdam)
Pakketkluisen	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam	Gemeenten Hollands Kroon, Amstelveen, Aalsmeer, Waterland
Dashboard logistieke stromen doorontwikkelen	Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam	Gemeenten

Activiteit	Beschrijving	Rollen	Beschrijving
Omschrijving	Alle wegbeheerders laten participeren in Datadelen voor Logistiek, zodat alle data voor alle wegbeheerders in Noord-Holland en Flevoland op orde is. Vervolgstep: vormgeven met bedrijfsleven, in gesprek gaan over ladingbundeling, reductie lege ritten (achterhalen 'wortel en stok').	Actiehouder	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam
Doelen	Digitale infrastructuur op orde, zodat de mogelijkheid ontstaat voor meer efficiëntie, reductie onnodige ritten, invloed op routes, etc.	Betrokkenen	Gemeenten, MRA-platform Smart Mobility
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten	Nationale overheid	Najagen en ondersteunen van gemeenten (slimme duurzame verstedelijking en logistiek) VSD, DIL, Deflog
Huidige situatie	Sommige gemeenten zijn aangehaakt bij data-top 15, of hebben gegevens doorgegeven, maar zeker niet alle gemeenten.	Bedrijfsleven	Gesprekken voeren met regionale overheden
Capaciteit (fte) en middelen (€)	<b>FTE:</b> Minimale extra inzet door wegbeheerders (enkele gesprekken) <b>Middelen:</b> € 50.000 (aanstellen aanjager Datadelen?)		
Subsidiekansen	Deflog, DIL, VSD		

### Stappenplan 2023 - 2026

1

- Volledige aansluiting op datadelen (alle wegbeheerders)
- Identificeren: welke data (info) is nodig voor "datadelen voor Logistiek Top15" (2023)
  - Alle beheerders (gemeenten) leveren data aan (2023?)

2

- Bedrijven delen data met platform?
- Identificeren: welke data is meest wenselijk?
  - Wat wil men er voor terug? (al ophalen in bedrijvensessies, bv voorrang bij VRI? Toegang?)

3

- Pilot datadelen (voor wat hoort wat): in gemeenten X,Y, Z starten met bedrijven A, B,C

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Faciliteren van pilots met intelligente toegang (dynamisch naar type voertuig, plaats en tijd). Het ontwikkelen van intelligente toegang voor logistiek verkeer in gebieden met toegangsbeleid. Toegang wordt daarbij geregeld (via intelligent ontheffingenbeleid) op basis van vaste en dynamische kenmerken, zoals tijd (bv. “alleen dinsdagmiddag”), plaats (bv “alleen Zadelstraat”), type voertuig (bv “alleen ZE/hybride?”) en route (bv “alleen via route x”).
Doelen	Leefbaarheid en veiligheid stimuleren door intelligent toegang te verlenen obv de tijd en plaats waar dit de minste overlast geeft
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	Nog geen ervaringen in regio. (Hybride handhaving?)
Capaciteit (fte) en middelen (€)	<b>FTE:</b> nnb <b>Middelen:</b> nnb
Subsidiekansen	Ministerie IenW: programma VSD - MIRT-kans DIL

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Gemeenten Schagen, Amstelveen en Waterland
Betrokkenen	Via VSD: Provincie Noord-Holland, Flevoland en Min. IenW. Gemeente Almere.
Nationale overheid	Najagen en ondersteunen van gemeenten (slimme duurzame verstedelijking en logistiek) VSD
Bedrijfsleven	Gesprekken voeren met regionale overheden

### Stappenplan 2023 - 2026

- 1 2023: ophalen informatie en toewerken naar pilots (Amsterdam Logistics)
- 2 2024-2025: uitvoeren 2 of 3 pilots (bv 1 grootstedelijk, 1 klein stedelijk, 1 overige)
- 3 2025: evaluatie
- 4 2026: opschaling samen met landelijk programma Smart Logistics

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	Het intelligent sturen van goederenvervoer door de stad, op basis van actuele, in-car informatie (voertuigkenmerken, ladinginformatie) en in interactie met wegkantsystemen. Dit kan gedaan worden met een bereikbaarheidskaart, om waardevolle informatie voor wegbeheerders en weggebruikers deelbaar te maken.
Doelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbeteren van verkeersveiligheid en schade door actuele verkeersinformatie en omrijdroutes</li> <li>- Stimulering van voorkeursroutes verbeterd leefbaarheid in de stad</li> <li>- Bedrijfsleven stimuleren in transitie naar ZE door privileges te geven</li> </ul>
Relevante log. segmenten	Deze activiteit is relevant voor alle logistieke segmenten
Huidige situatie	Kwaliteitsnet is vastgesteld (2013), provincie NH werkt aan een multimodaal 'kernnet' logistiek. Er is in 2022 hiervoor al een valuessessie georganiseerd door het MRA platform Smart Mobility. Een basiskaart is al beschikbaar voor beide provincies (op basis van de datatop 15). Deze is nu gericht op wegbeheerders en kan makkelijk worden omgezet naar weggebruikers. Gemeente Amsterdam heeft een bereikbaarheidskaart, en kan deze integreren naar MRA-niveau. Ook gemeente Utrecht werkt hier al mee, en kan lessen delen.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	<p><b>FTE:</b> Minimale inzet door wegbeheerders: ca. 20 uur per gemeente per jaar. Facilitator extra 2 uur per werkgroep voorbereiding en documentatie.</p> <p><b>Middelen:</b> € 50.000 (opstellen netwerk)</p>
Subsidiekansen	Mogelijk cofin via RWS

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Projectteam Multimodaal Toekomstbeeld Goederenvervoer
Betrokkenen	MRA kernteam logistiek
Nationale overheid	Najagen en ondersteunen van gemeenten (slimme duurzame verstedelijking en logistiek) VSD
Bedrijfsleven	Gesprekken voeren met regionale overheden

### Stappenplan 2023 - 2026

- 0 Veranderen bereikbaarheidskaart voor wegbeheerders naar gebruikers (data top15), en integratie kaart Amsterdam naar MRA. Actualiseren Kwaliteitsnet, basisnet goederenvervoer en multimodaal kernnet; aanstellen projectleider – 2023 (via MTB)
- 1 Vaststellen netwerk - 2024
- 2 Inventariseren: waar kan logistiek "in de voorrang" / meer doorstroming krijgen  
Inventariseren: extra privileges op / rond routes -> toegang / laadplek / wachtplek? – 2025

Activiteit	Beschrijving
Omschrijving	In de logistieke hubsvisie is door middel van scenarioplanning de mogelijkheden in de toekomst in kaart gebracht. Met het voorkeursscenario willen we een transitie naar duurzaamheid gedreven door innovatie en samenwerking. Lokale autoriteiten formuleren de basisregels (liefst zo min mogelijk) met betrekking tot toegang tot de stad maar privaaf initiatief om aan deze eisen te voldoen wordt aangemoedigd en gefaciliteerd. Nieuwe spelers kunnen eenvoudig toetreden tot de logistieke markt: dit zijn veelal innovatieve startups die businessmodellen ontwikkelen met duurzaamheid als uitgangspunt. Voertuigen worden neutraal: dus de binding tussen klant en ondernemer zal op een andere manier vorm krijgen. Hogere efficiëntie wordt bereikt door intensieve samenwerking tussen logistieke operators, maar er is ook veel samenwerking tussen bedrijven en overheden. Deze samenwerkingen worden mogelijk gemaakt door een hoge mate van gegevensuitwisseling over gewicht, vorm, afmetingen, herkomst en bestemming. Er wordt geëxperimenteerd met concessies waarin één of enkele partij(en) de beleving in een stadsdeel gegund krijgt
Doelen	Regionaal toewerken naar scenario 3: stadsbreed platform.
Relevante log. segmenten	Bouw, horeca, retail, facilitair
Huidige situatie	Sommige gemeenten gaan nu langzaam naar scenario 2 (gereguleerde diversiteit), bij de meeste is er nog sprake van scenario 1 (wilde westen). Er zijn enkele hub initiatieven, vooral bouw en facilitair.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	0,25 FTE voor projectleiding, 0,5 FTE voor eerste fase hub in stap 1
Subsidiekansen	Private partijen moeten zelf met een business case komen

Rollen	Beschrijving
Actiehouder	Vervoerregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, provincie Flevoland
Betrokkenen	Gemeenten (Aalsmeer en Amsterdam)
Nationale overheid	Ministerie IenW, relatie MTB multimodaal netwerk goederenvervoer
Bedrijfsleven	Potentiële aanbieders van hubdiensten

### Stappenplan 2023 - 2026

1

2023: starten met pilot in Aalsmeer

2

2024: opstarten van een programmatische aanpak met concrete werkpakketten, zoals valideren en filteren van hubslocaties, opbouwen en delen van kennis over realisatie van hubs (o.a. delen van de menukaart), verdiepende onderzoeken naar juridische of ruimtelijke activiteiten, en realiseren van langdurige samenwerking tussen overheid en logistieke markt.

3

Rond 2025 worden de eerste effecten van de programmatische aanpak verwacht



activiteit	Beschrijving	Rollen	Beschrijving
Omschrijving	Toewerken naar regionaal kader voor pakketkluisen in de openbare ruimte	Actiehouder	Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, Vervoerregio Amsterdam
Doelen	Verminderen vervoersbewegingen. Gaten in netwerk dat nodig is om vervoerseffect te bereiken faciliteren	Betrokkenen	Gemeenten Hollands Kroon, Waterland, Amstelveen en Aalsmeer (afweegkader)
Relevante log. segmenten	Post en pakket	Nationale overheid	Beperkte rol, invloed van de postwet. Eventuele beleidskeuzes over prijsniveau groene levering moeten op nationaal niveau worden gemaakt.
Huidige situatie	In Amstelveen is een eerste aanzet gedaan voor een afwegingskader voor pakketkluisen in de publieke ruimte. Elders in het land lopen pilots / staan een aantal kluisen.	Bedrijfsleven	Beperkte rol, toetsen van bruikbaarheid kader.
Capaciteit (fte) en middelen (€)	<b>FTE:</b> 0.1 FTE voor een projectleider <b>Middelen:</b> € 50.000	<b>Stappenplan 2023 - 2026</b>	
Subsidiekansen	n.v.t.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Inventariseren rol pakketkluisen en regionaal netwerk van pakketpunten</li> <li>2 Uitwerken regionaal afwegingskader pakketkluisen in openbare ruimte</li> <li>3 Pilots met marktpartijen of regionale kluisen in eigen beheer</li> </ol>	

Activiteit	Beschrijving	Rollen	Beschrijving
Omschrijving	PM opdrachtgevers	Actiehouder	Provincie Noord-Holland en Vervoerregio
Doelen		Betrokkenen	Gemeenten
Relevante log. segmenten		Nationale overheid	
Huidige situatie		Bedrijfsleven	
Capaciteit (fte) en middelen (€)		<p style="text-align: center;"><b>Stappenplan 2023 - 2026</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 <input type="text"/></li> <li>2 <input type="text"/></li> <li>3 <input type="text"/></li> </ol>	
Subsidiekansen			



- Marten Bolt (RoyalHaskoning DHV)
- Casper Prinsen (RoyalHaskoning DHV)
- Eric Regterschot (RoyalHaskoning DHV)
- Cathelijne Hermans (RoyalHaskoning DHV)
- Marc van der Steen (Rebel)
  
- Gerjan Beijer (Provincie Flevoland)
  
- Ruben den Uijl (Provincie Noord-Holland)
- Emile van de Wal (Provincie Noord-Holland)
  
- Ton Geuzendam (Vervoerregio Amsterdam)
- Ulrike Paschka (Vervoerregio Amsterdam)
- Vera Khvaleva (Vervoerregio Amsterdam)

# Bijlage 4: MKB Belonderzoek - RHDHV



# Inhoudsopgave

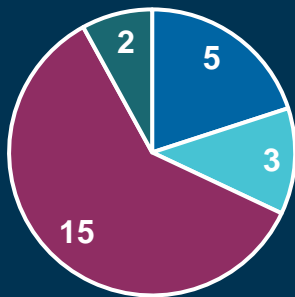
- **Methodekeuze**
  - Opstellen bellijst
- **Resultaten**
  - Type respondenten
  - Bekendheid ZE zones
  - Krijgt u hiervoor hulp?
  - Planningsoftware
  - De volgende stap
  - Overige opgevallen punten

## Methodekeuze - Opstellen bellijst

Overzicht gebieden	Duo 1	Duo 2	Duo 3	Duo 4	Duo 5	Duo 6	Duo 7
<b>Flevoland</b>							
<u>Noordoostpolder</u>	2						
<u>Urk</u>	1						
<u>Almere</u>					1		
<u>Dronten</u>	1						
<u>Lelystad</u>					1		
<u>Zeewolde</u>					1		
<b>Noord-Holland</b>							
<u>Alkmaar en omstreken</u>			1	1	1		
<u>Gooi en Vechtstreek</u>		3					
<u>Zaantreek Waterland</u>							3
<u>Amstelland en Meerlanden</u>			3				
<u>Kop van Noord-Holland</u>		1				1	1
<u>Zuid-Kennemerland/ IJmond</u>				3			
<u>West-Friesland</u>						3	

# Resultaten - Type Respondenten

## Type Respondenten



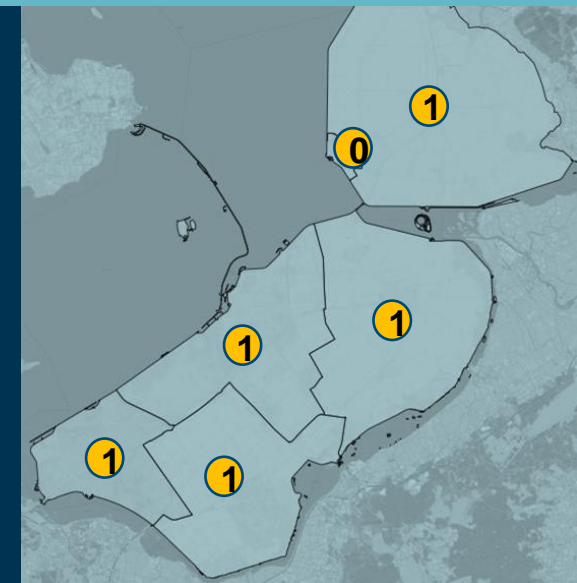
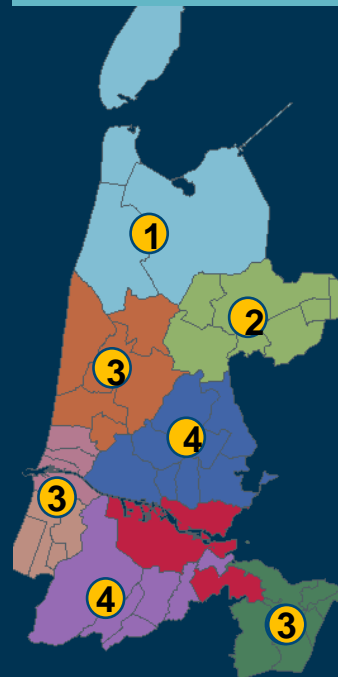
□ Horeca

□ Service logistiek

□ Installateurs

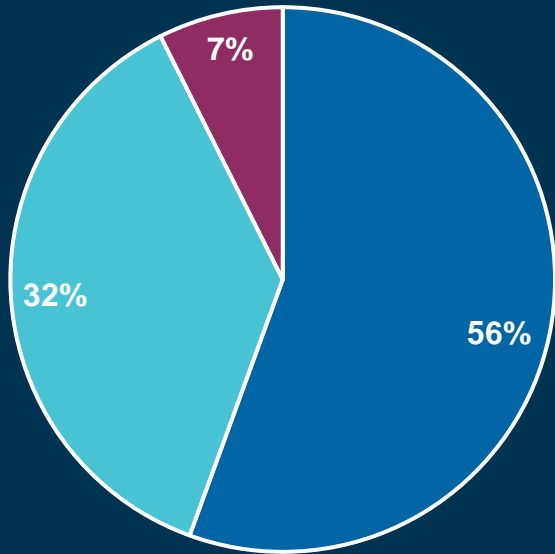
□ Kleine producenten

## Respondenten per regio



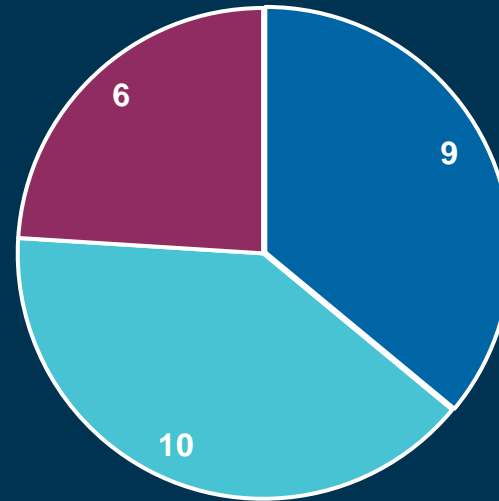
# Resultaten - Bekendheid ZE zones

## Bekendheid ZE zones



- Bekend met komende ZE zones
- Niet bekend met komende ZE zones

## Impact ZE zones



- ZE Zones vermijden



# Resultaten - Overwegingen elektrisch rijden

Overwegingen om wel/niet elektrisch te rijden



## Overwegingen wel

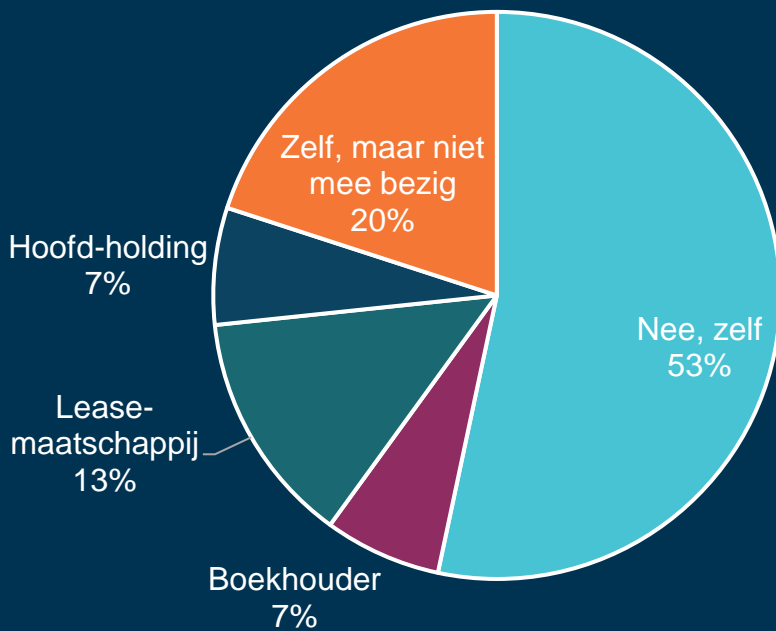
- Wetgeving / "het moet"
- Maatschappelijke druk (klanten, medewerkers & opdrachtgevers)
- Milieu

## Overwegingen niet

- Financieel niet rendabel
- Niet mee bezig
- Niet van plan

# Resultaten - Ondersteuning ZE

Krijgt u hiervoor hulp van iemand of van een organisatie?

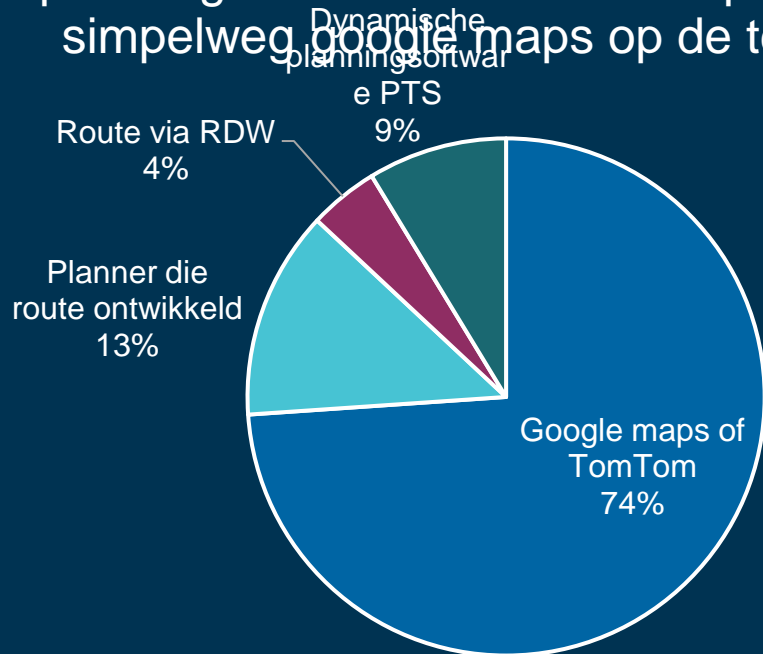


## Bevinding:

In de meeste gevallen krijgen ondernemers geen ondersteuning van externe partijen. Ook geven enkele ondernemers aan dat zij hier niet mee bezig zijn en/of geen tijd hebben.

# Resultaten - Planningsoftware

Gebruiken u en uw medewerkers dynamische planningsoftware via een dataplatform, of simpelweg Google maps op de telefoon?

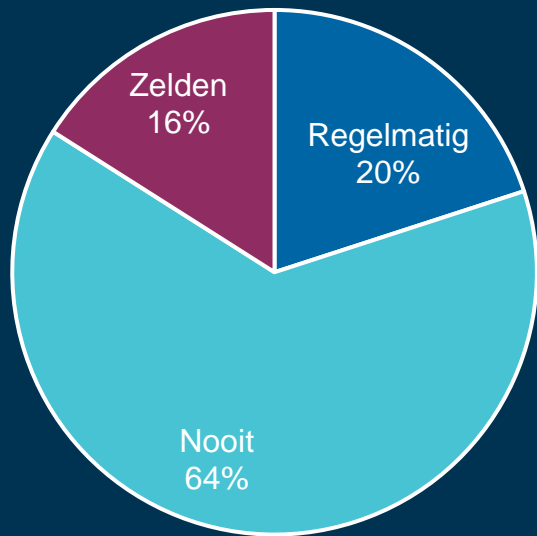


## Bevinding:

In meeste gevallen wordt er gebruik gemaakt van Google maps en TomTom. In enkele gevallen wordt er gebruik gemaakt van dynamische planningsoftware

# Resultaten - Ontheffingen?

Vraagt u wel eens ontheffingen aan?

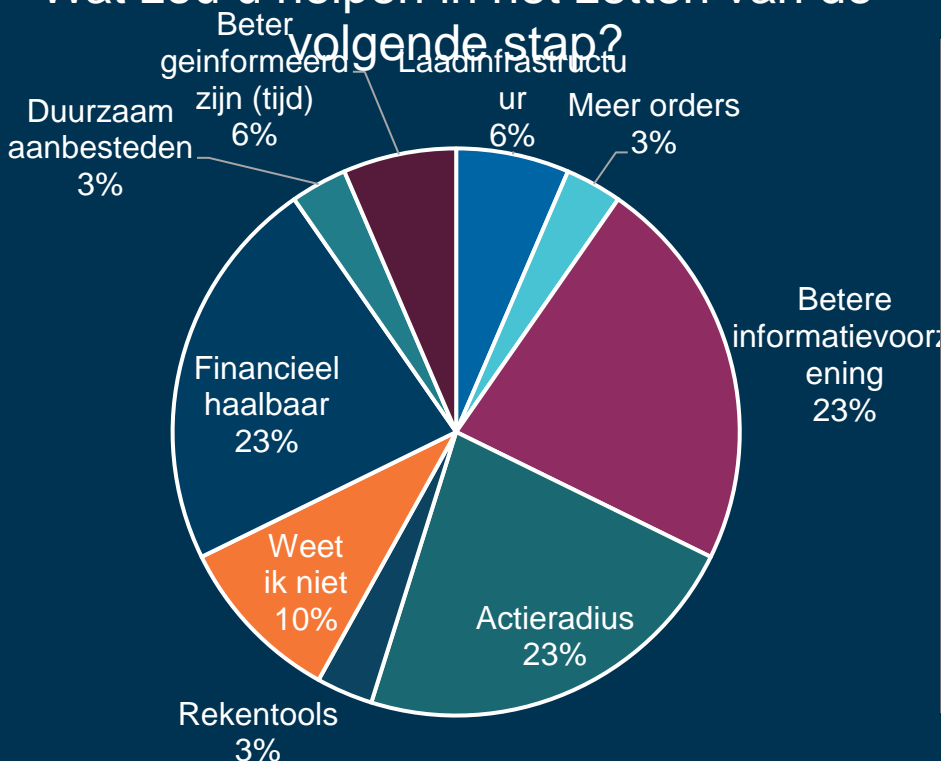


## Bevinding:

80% van de bevroagde ondernemers vragen nooit of zelden ontheffingen aan.

## Resultaten - De volgende stap

Wat zou u helpen in het zetten van de volgende stap?



### M.b.t. informatievoorziening:

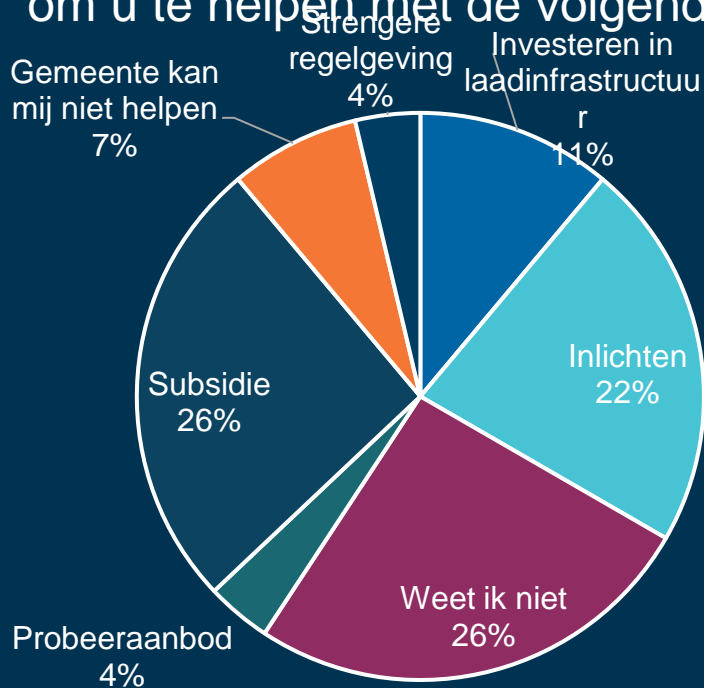
Ondernemers geven aan betere informatievoorziening te willen rondom:

- Laadinfrastructuur (eigen terrein en openbaar)
- Waar staan laadpalen?
- Subsidies
- Regels rondom ZE-zones
- Voor- en nadelen elektrisch rijden
- Elektrisch gekoelde ZE-voertuigen

In enkele gevallen geven ondernemers ook aan dat zij onvoldoende tijd hebben om geïnformeerd te raken

# Resultaten - De volgende stap

Wat zou de gemeente/overheid moeten doen om u te helpen met de volgende stap?



## M.b.t. subsidie

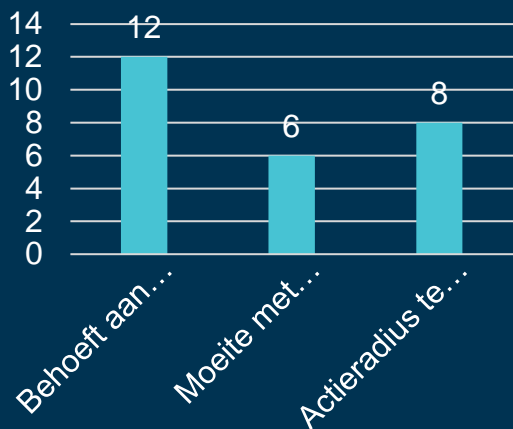
Enkele ondernemers geven aan dat gemeente niet alles kan subsidiëren, maar het is wel een duidelijke knop waar de gemeente invloed op heeft.

## M.b.t. inlichten

Zie input vorige slide

## Resultaten - Overige opgevallen punten

### Wat houdt u tegen?



### Bent u bekend met bestaande subsidies voor ZE vracht en bestelauto's?



#### Bevinding:

Ondernemers geven aan behoefte te hebben aan financiële middelen, maar zijn veelal niet bekend met bestaande subsidies

#### Bevinding:

Zorgen over laadinfrastructuur en de actieradius van voertuigen

## Resultaten - Overige opgevallen punten

- Ondernemers geven aan duurzaamheid belangrijk te vinden, maar onderwerpen m.b.t. eigen bedrijfsvoering staat voorop (financieel haalbaar, actieradius, laadinfra zijn thema's waar ondernemers zorgen over hebben).
- Mensen worden graag op de hoogte gesteld van ontwikkelingen op dit gebied en willen meer informatie weten
- Veel ondernemers geven aan geen tijd te hebben om hier goed in te verdiepen



