

# Regionale Agenda Zero Emissie Stadslogistiek Zuid-Holland

24 juni 2021

## Definitief Rapport



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat



# Inhoudsopgave

## Management Samenvatting

P. 3

## 1. Inleiding en Aanpak

P. 6

## 2. Het DNA van ZE Stadslogistiek in Zuid-Holland

P. 12

## 3. Regionale Agenda

P. 19

## 4. Uitvoeringsagenda

P. 28

## Bijlage 1: Analyse initiatieven ZE Stadslogistiek Zuid-Holland

P. 40

## Bijlage 2: Overzicht betrokken stakeholders

P. 84

# Management Samenvatting

De regionale agenda is opgesteld onder begeleiding van de Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, MOVE, en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Met diverse stakeholders vanuit de overheden en bedrijven is vanuit verschillende sessies en bilaterale overleggen deze regionale agenda Zero Emissie stadslogistiek tot stand gekomen.

Doel

Een integrale regionale agenda die bijdraagt in de transitie naar emissievrije en slimme stadslogistiek in Zuid-Holland

Analyse

Stadsdistributiediensten en concepten

Invoering ZE-Zones

Laad- en Vulinfrastructuur

Bundeling & Inkopen

Smart Logistics

Logistieke Segmenten

Conclusies

- Ruimtelijke aspecten onvoldoende in beeld
- Behoeftte aan intensieve samenwerking en afstemming

- Behoeftte aan delen ervaringen rond invoering ZE Zones
- Impact op kleine buurgemeenten verdient meer aandacht

- Implicaties invoering ZE op laadinfra nog onvoldoende in beeld
- Grote behoefte aan regionale aanpak & uitrol snellaadinfra en delen private laadinfra

- Aantal gemeenten heeft al goede ervaring met ZE inkoop en aanbesteding
- Rol als Launching Customer breed uitrollen

- Smart Logistics nog beperkt een thema
- Kansen om aan te haken bij landelijke ontwikkelingen

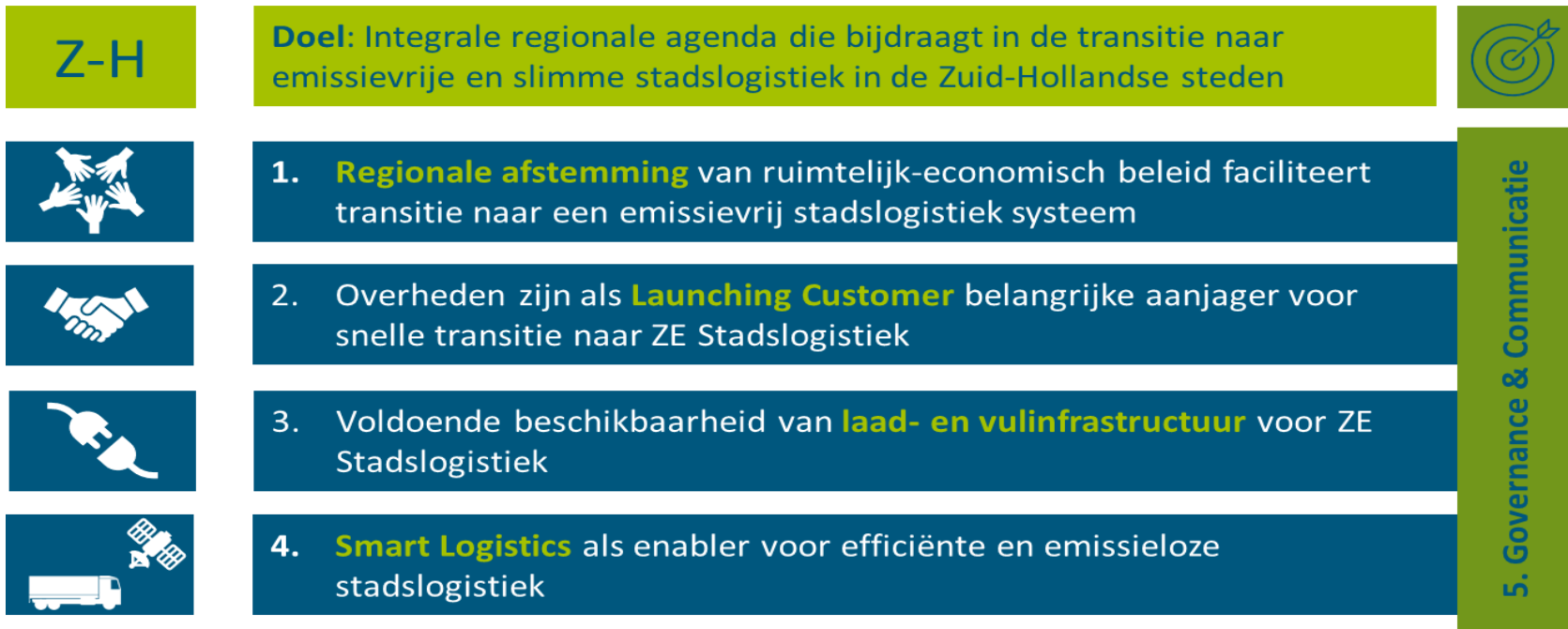
- Divers beeld in log. segmenten
- Tekort aan ruimte dreigt.
- Rol overheid als stimulator (launching customer) van belang.

Filter

Focuspunten voor Zuid Holland: "usp" t.o.v. andere regio's:

Ruimtelijke consequenties van ZE en Hubs – Regionale Afstemming & Regie – Snelle uitrol Laadinfra – Inkooprol van Gemeenten – Bouwlogistiek – Smart Logistics

De analyse van het Stadslogistiek DNA van Zuid-Holland laat zien waar specifiek voor Zuid-Holland de kansen en uitdagingen liggen. De drukke regio met schaarse ruimte kent veel versnipperde initiatieven en een paar thema's waar de regio flink in voorop loopt. Dit vraagt om een Regionale Agenda die is opgebouwd uit de volgende vijf routes om gemeenten en bedrijven goed te faciliteren bij de uitrol van o.a. de ZE zones in 2025.



Onder de vijf routes is een uitvoeringsagenda uitgewerkt met 10 acties voor de periode 2022-2025. Deze acties komen uit de werksessies en de bilaterale overleggen naar voren als het meest cruciaal om vanuit een regioaanpak op te pakken. De initiatieven sluiten aan bij bestaande acties vanuit enkele gemeenten en onder meer de invoering van ZE zones wordt hiermee ondersteund.

Spoor	Actie	General Cargo	Bouw	Pakketten	Facilitair	Afval	Gekoeld
 Regionale afstemming	A. Regionaal beleid op stadslogistiek	+	+	+	+		+
 Launching Customer	B. Verspreiden / ontsluiten gemeentelijke inkoopkennis				+	+	
	C. Verlengen van inkoopmassa door samenwerking met andere organisaties				+	+	
	D. Onderzoek en ondersteuning voor Zero Emissie bedrijfsafvalinzameling					+	
	E. Gemeenten versnellen efficiëntie en duurzaamheidsslag in bouwlogistiek door het stellen van harde regels.		+				
 Laad- en Vulinfrastructuur	F. Gedeeld gebruik bij (semi --)private laadinfra stimuleren	+	+	+	+	+	+
	G. O.b.v. laadbehoefte ontwikkelen en uitrol aanpak van openbare snellaadvoorzieningen voor stadslogistiek in het publieke domein	+	+	+	+	+	+
 Smart Logistics	H. Toepassen use-case Smart Logistics in Stadslogistiek	+	+	+	+	+	+
 Governance & Communicatie	I. Ontwikkelen governancestructuur voor de Regionale agenda, inclusief 1 Regievoerende trekker van de Regionale Agenda	+	+	+	+	+	+
	J. Ontwikkelen 1 informatiepunt (website, namen + rugnummers) waar men terecht kan voor hele provincie inclusief communicatiestrategie richting bedrijven, m.n. mkb/zpp	+	+	+	+	+	+

# 1. Inleiding & Aanpak



# Waarom deze Regionale Agenda?

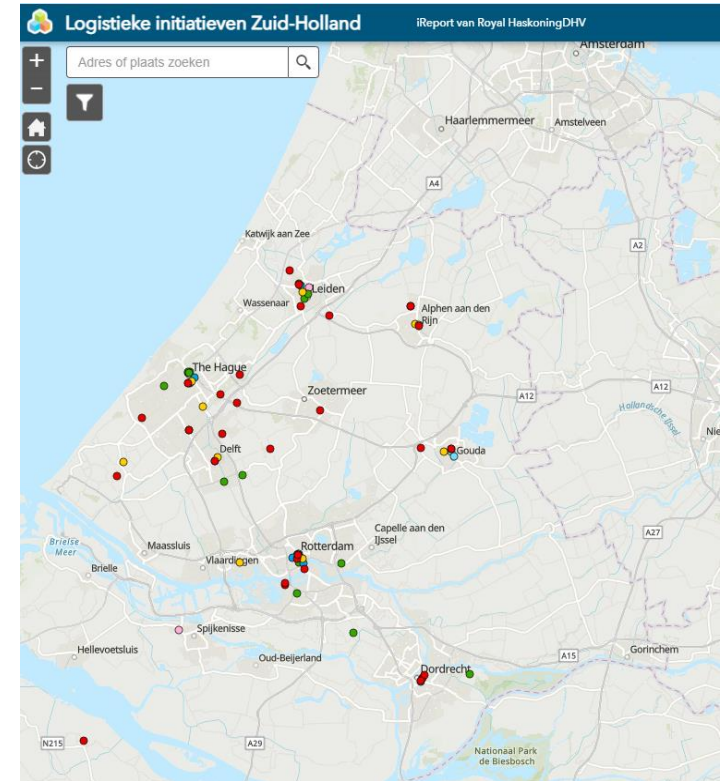
- In de komende jaren zal stadslogistiek de omslag gaan maken naar een **schoon en efficiënt logistiek** systeem. Gemeenten spelen hierin een belangrijke regulerende, stimulerende en faciliterende rol mede omdat in een groot aantal gemeenten in Nederland vanaf 2025 zogenaamde Zero Emissie Zones Stadslogistiek ingevoerd gaan worden voor het vracht- en bestelverkeer.
- In Zuid-Holland bereid een groot aantal gemeenten de invoering van deze zones al voor. Ook het bedrijfsleven in de regio speelt al volop in op deze ontwikkelingen.
- Wel is er behoefte aan meer afstemming, verbinding en ondersteuning en is in het BO MIRT 2019 afgesproken een Regionale Agenda op te stellen. Om die reden hebben het Ministerie van IenW, MRDH, Provincie Zuid-Holland en het MoVe-programma, opdracht gegeven aan RHDHV en BCI om een integrale Regionale Agenda ZE Stadslogistiek te ontwikkelen.

**Doel:** Integrale regionale agenda die bijdraagt in de transitie naar emissievrije en slimme stadslogistiek in de Zuid-Hollandse steden en aangeeft welke stappen overheden én bedrijfsleven nemen in de periode tot 2025 en die voortbouwt op bestaande energie bij bedrijfsleven en overheden.



# Welke aanpak is gevolgd?

- De eerste stap die RHDHV en BCI hebben uitgevoerd is een inventarisatie van thema's, projecten en initiatieven die al plaatsvinden in Zuid-Holland en die relevant zijn voor de transitie naar Zero Emissie Stadslogistiek (ZES).
- De groslijst die dat opleverde is op basis van een aantal afwegingscriteria, zoals synergiepotentie, effect en herhaalbaarheid terug gebracht tot een shortlist. De initiatieven op de shortlist zijn uitgebreid beschreven en toegankelijk gemaakt voor alle stakeholders op een [interactieve kaart](#).
- Van deze inventarisatie is een uitgebreide analyse gemaakt van wat dit nu zegt over waar deze regio specifiek nu staat. Dit is besproken met de begeleidingsgroep en stakeholders. Op een aantal thema's die uit deze inventarisatie naar voren zijn gekomen zijn daarna verdiepende werksessies georganiseerd met de stakeholders uit de regio.





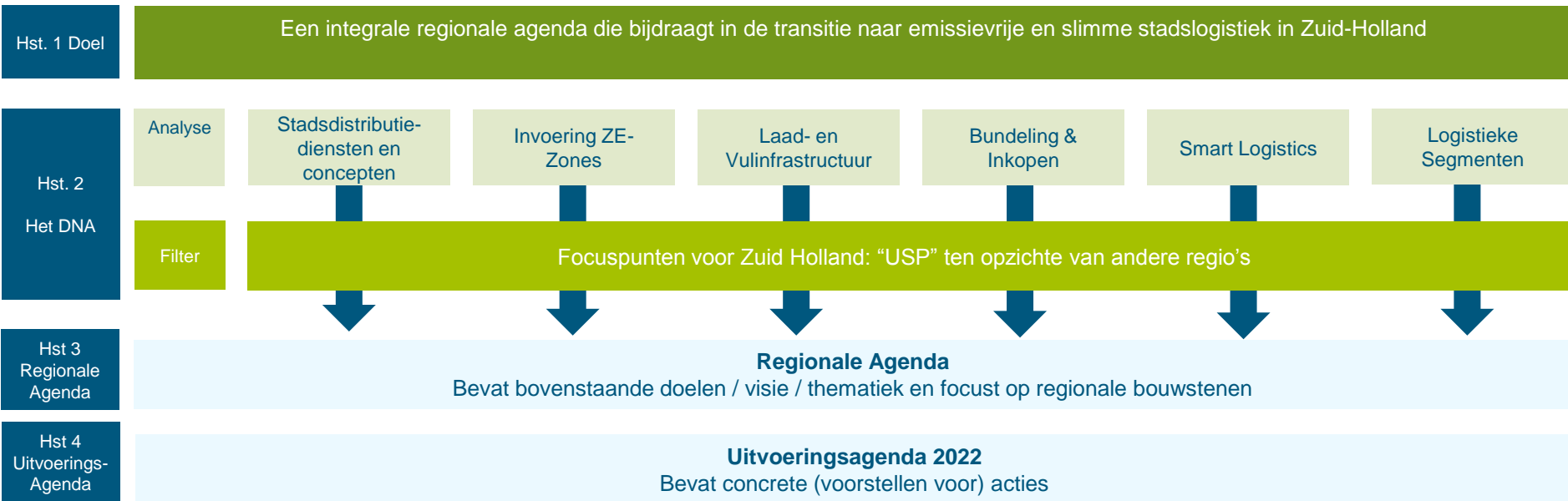
- Op basis van de analyse, de diverse bijeenkomsten en onze bureauexpertise is daarmee een beeld ontstaan wat nu specifiek nodig is in deze regio voor ZES. Welke aanpak is regionaal nodig om de initiatieven bij gemeenten en bedrijven verder te ondersteunen? Waar is de regio sterk in?
- Ook blijkt hieruit wat de voortgang is van de transitie naar ZE in de zes belangrijkste stadslogistieke segmenten (zie hiernaast).
- Uit het totaal van deze analyse zijn de routes geformuleerd voor de Regionale Agenda.

Stadslogistiek segment	Korte beschrijving
 General Cargo & Retail	Leveringen van consumentengoederen aan detailhandel
 Bouw	Leveringen van bouw materiaal en materieel naar voor nieuwbouw, renovatie en onderhoud
 Pakketten	Leveringen van post en pakketten aan consumenten en zakelijke adressen
 Facilitair	Leveringen van facilitaire goederen aan kantoren, zorg- onderwijs- en overheidsinstellingen
 Afval	Inzameling van huisvuil en bedrijfsafval
 Gekoeld	Gekoelde leveringen van (veelal vers) producten aan supermarkten en horeca

- De agenda komt daarmee op een **viertal thematische hoofdroutes** en **één organisatorische route**. Daarbinnen is gezorgd voor voldoende dekking over verschillende onderwerpen die aansluiten bij de initiatieven in de regio en, waar nodig, de aanpak voor specifieke stadslogistieke segmenten. De hoofdroutes zijn zo ingericht dat voortgebouwd kan worden op de reeds bestaande kennis, ervaring en netwerken in de regio, samengevat in de shortlist met 50 initiatieven. Ook zijn deze hoofdroutes getoetst bij gemeenten in verdiepende interviews.
- De opgaven van de verschillende hoofdroutes zijn vervolgens concreet uitgewerkt in acties (projecten, ideeën & maatregelen) waarbij met stakeholders expliciet gekeken is waar op korte termijn energie en draagvlak ligt. Voor de verschillende benodigde acties uit deze agenda is een trekker benoemd en indicatief aangegeven hoeveel budget benodigd is. Tot slot is gekeken of, en zo ja hoeveel, lokale financiering bij gemeenten en regio beschikbaar is (indicatief). Dit om direct een MIRT aanvraag mogelijk te maken in dit najaar (geen onderdeel van dit rapport).

# Leeswijzer en opbouw Regionale Agenda

De opbouw van deze rapportage, en daarmee ook de route naar het opstellen van de regionale agenda is weergegeven in onderstaande figuur.



## 2. Het DNA van ZE Stadslogistiek in Zuid- Holland



# Inleiding

- Dit hoofdstuk gaat in op het DNA van de regio en baseert zich op de inventarisatie die in stap 1 van dit proces is uitgevoerd, en als bijlage 1 is opgenomen. De indeling van dit hoofdstuk is als volgt:
- 2.1 Beschrijft beknopt de belangrijkste uitdagingen en kansen voor Zero Emissie Stadslogistiek in Zuid-Holland aan de hand van de volgende zes thema's die opvallen in de inventarisatie:
  - Stadsdistributiediensten en –concepten
  - Invoering ZE Zones
  - Schone voertuigen, brandstoffen en tank- en laadinfra
  - Bundeling
  - Smart Logistics
  - Regionale kenmerken i.r.t. de Logistieke segmenten
- 2.2 Reflecteert op thematieken in andere regio's om daarmee de Regionale Agenda in Zuid-Holland een zo veel mogelijk onderscheidend karakter te geven.
- 2.3 Trekt vervolgens conclusies over het unieke stadslogistieke DNA van Zuid-Holland, en geeft daarmee de richting aan van de Regionale Agenda.

## 2.1 Uitdagingen en kansen

De initiatieven vanuit het bedrijfsleven, maar ook beleidsontwikkelingen en pilots die nu plaatsvinden, zijn te rangschikken in onderstaande 6 thema's. Ze geven per thema de volgende inzichten die relevant zijn om strategische acties bovenlokaal te benoemen die van toegevoegde waarde zijn.

Thema	Inzichten uit inventarisatie	Betekenis voor de agenda
Stadsdistributiediensten en – concepten	<ul style="list-style-type: none"><li>In diverse Zuid-Hollandse steden vinden (veelbelovende) initiatieven plaats rond stadsdistributiehubs en andere slimme diensten en concepten.</li><li>Wel komt steeds nadrukkelijker de vraag naar boven waar stadshubs zich kunnen vestigen. Er is een tekort aan geschikte en goed ontsloten locaties (ook vanwege conflicterende ruimteclaims), zeker binnen de gemeentegrenzen van ZE-steden. Deze ruimtelijke gevolgen bij de transitie naar ZES worden echter nog onvoldoende (h)erkend.</li><li>Daarnaast is een belangrijk aandachtspunt het grootschalig aanhaken van centrumondernemers/verladers zodat deze gebruik gaan maken van hubs en andere slimme en duurzame stadsdistributieconcepten.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Er is behoefte aan een <b>intensieve samenwerking en afstemming</b> tussen gemeenten, provincie en Rijk met name over de ruimtelijke en economische aspecten van de transitie naar ZES.</li><li>Er is provincie breed zicht en afstemming nodig op de ruimtevraag vanuit stadshubs.</li></ul>
Invoering ZE - Zones	<ul style="list-style-type: none"><li>De invoering van ZE-zones verloopt in de diverse gemeenten in een verschillend tempo. Een aantal Zuid-Hollandse gemeenten is hier voortvarend mee aan de slag terwijl er daarnaast ook G-40 gemeenten zijn waar de invoering van de Zero Emissie Zone beperkt tot geen aandacht heeft. Bovendien valt op dat de kleinere buurgemeenten, die niet zelf tot invoering van een ZE-Zone overgaan, ook onvoldoende op de hoogte zijn van de impact die deze ZE-Zones wel bij hen hebben (bijv. een sterk stijgende laadvraag).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Ervaringen van steden die al ver(der) zijn met invoering ZE Zone moeten beter ontsloten worden naar andere (G40)-steden in Zuid-Holland.</li><li>De impact van ZE Zones op kleinere buurgemeenten verdient meer aandacht.</li></ul>

Thema	Inzichten uit inventarisatie	Betekenis voor de agenda
Laad- en vulinfrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er vinden diverse mooie initiatieven plaats vanuit lokale ondernemers, deze zijn relatief eenvoudig vaker toepasbaar. In Rotterdam zijn er reeds ervaringen met ontheffingen en subsidie om schone voertuigen te stimuleren.</li> <li>• De implicaties van ZEZ op de benodigde laad- en vulinfra voor stadslogistiek zijn echter nog onvoldoende scherp in beeld, zeker bij kleinere, niet-ZE gemeenten. Dit vormt een risico voor een soepele overstap naar emissie loze voertuigen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er is een grote behoefte aan een heldere aanpak om de <b>uitrol van (snel)laadinfra voor stadslogistiek in Zuid-Holland te versnellen</b> en dit in gezamenlijkheid op te pakken.</li> </ul>
Bundeling & Inkopen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Zuid-Holland ontbreekt nog een “plek” waar de ervaringen bij elkaar komen (wat werkt waar en waarom?); zowel de diverse ervaringen over last mile oplossingen (stadshubs), als de ervaring met bundeling aan de kant van opdrachtgevers (afvallogistiek en bouwlogistiek).</li> <li>• Een deel van de overheden geeft beperkt sturing en regie aan de transitie naar ZES in stedelijk gebied. De reeds bestaande ervaringen (o.a. in Den Haag en Rotterdam) rond de eigen rol als inkoper (m.n. facilitair), aanbesteder en vergunningverlener (m.n. bouwlogistiek) worden daarentegen nog onvoldoende breed uitgenut in de regio. Dit ondanks verschillende ambities, intenties (zoals Green Deals), proefprojecten en de vaststelling van Zero Emissie zones.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De rol als <b>launching customer</b> moet stevig opgepakt worden.</li> </ul>



Thema	Inzichten uit inventarisatie	Betekenis voor de agenda
Smart Logistics	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Smart Logistics in relatie tot stadslogistiek is een witte vlek in Zuid-Holland, terwijl dit wel winst kan opleveren in transitie naar ZE.</li> <li>• In de regio vinden wel diverse ontwikkelingen plaats, deze zijn echter niet gericht op stadslogistiek. Landelijk komt er wel steeds meer aandacht voor Smart Logistics toepassingen in steden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kansen voor Smart Logistics in relatie tot stadslogistiek beginnen zichtbaar te worden, er kan <b>aangehaakt worden bij landelijke</b> ontwikkelingen.</li> </ul>
Logistieke segmenten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In het segment General Cargo vinden veel initiatieven plaats en worden neutrale stadsdistributiehubs ontwikkeld.</li> <li>• In Zuid-Holland is er veel aandacht voor bouwlogistiek. Overheden zoeken naar mogelijkheden om strengere regels aan bouwlogistiek op te leggen. Ook het thema bouw hubs staat prominent op de agenda. De stap naar de praktijk moet in veel gemeenten nog genomen worden.</li> <li>• Voor de komende jaren wordt een sterke stijging van het aantal hubs verwacht, zowel voor bouwlogistiek, general cargo, pakketten als t.b.v. de thuisbezorging door supermarkten. Afstemming en regie m.b.t. ruimtevraag ontbreekt echter.</li> <li>• Rond facilitaire stromen zijn er m.n. in Den Haag en Rotterdam al veel bruikbare ervaringen rond emissie loos inkopen vanuit overheden, deze worden nog beperkt elders toegepast, wel lopen er in de MRDH-regio diverse initiatieven, maar urgentie wordt nog niet altijd voldoende gevoeld door overheden.</li> <li>• In Gouda wordt geëxperimenteerd met white-label afvalinzameling, dit zal op korte termijn ook in Rotterdam gaan plaatsvinden. In diverse andere steden worden pilots uitgevoerd met afvalinzameling via LEVV's of vervoer over water.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>De ruimtevraag, inclusief afstemming en regie</b>, dient prominent terug te komen in de Regionale Agenda</li> <li>• <b>Overheden zijn in hun rol als inkoper en aanbesteder cruciaal</b> om de transitie naar ZE voldoende snel te laten gaan, de reeds beschikbare kennis dient regionaal intensiever te worden toegepast.</li> </ul>

## 2.2 Reflectie vanuit andere regio's

- Ook in de andere regio's zijn en worden er regionale agenda's ZES opgezet. In Noord Nederland (Drenthe, Groningen, Friesland) en Oost Nederland (Overijssel, Gelderland) zijn deze ook al vastgesteld. In de Metropoolregio Amsterdam is deze in voorbereiding. De kracht van deze agenda's is dat er strategisch wordt ingezet op de regionale behoeften.
- Daarnaast wordt in de andere regio's ook zoveel mogelijk ingezet op thema's die niet door andere regio's worden opgepakt. Vanuit nationaal perspectief (en in de context van eventuele cofinanciering door het Rijk via de MIRT) biedt dit een bijkomend voordeel: er wordt niet parallel op regionaal schaalniveau aan dezelfde opgaven gewerkt. De landsdelige agenda's zijn dus complementair.
- De thematiek in de Agenda van Zuid Holland wordt krachtiger wanneer deze zo veel mogelijk onderscheidend is van de andere regio's. Uiteraard met het voorbehoud dat het denkbaar is dat meest urgente opgaven – ook al zijn ze gelijk – ook parallel in verschillende regio's kunnen en moeten worden opgepakt.
- In onderstaande schema's zijn de belangrijkste, *unieke* onderwerpen voor de landsdelen Noord en Oost benoemd.

### Agenda Logistiek Noord Nederland:

- Uniformering ontheffingenbeleid binnensteden
- Uniforme aanpak ANPR-handhaving
- Verkenning vraag/aanbod Waterstof voor Logistiek
- Bundeling in perifere gebieden

### Landsdelige Aanpak ZES Oost Nederland:

- Gerichte ondersteuning provincie aan ZES gemeenten
- Toolbox voor ondernemers (via inzet logistiek makelaars)
- Aanpak middelgrote gemeenten

## 2.3 Wat is het (Stads-)logistieke DNA van de regio Z-H?

- De regio Z-H heeft unieke kenmerken. De regio is goed gepositioneerd om de genoemde uitdagingen het hoofd te bieden, omdat:
  - Onder druk wordt alles vloeibaar: waar in andere gebieden in Nederland de 'strijd om de ruimte' minder hevig is, is in deze regio de urgentie om te zoeken naar oplossingen groot. Deze urgentie leidt tot creatieve oplossingen, vernieuwing en duurzaam ondernemerschap, Er is daardoor echter wel behoefte aan **meer afstemming en regie** m.b.t. de **ruimtelijke consequenties** (bv. ruimte voor cityhubs, laadinfra, etc.) en een versnelling voor de **uitrol van laadinfra** voor stadslogistiek.
  - Er zijn veelbelovende (pilot)projecten rond **de inkooprol van gemeenten**. Deze geven inspiratie en vertrouwen om de transitie naar ZES te maken en deze ervaringen breder in te zetten. Voorbeelden zijn de facilitaire Haagse Hub, White Label afvalinzameling Gouda (private en publieke inzamelaars) , ZE inkopen in Rotterdam en er zijn diverse steden waar LEVV's al uitgebreid worden ingezet. In Rotterdam worden bovendien door middel van subsidie veelbelovende ZE-initiatieven ondersteund.
  - In de regio is steeds meer aandacht voor de specifieke uitdagingen die gelden rond **bouwlogistiek**, mede in verband met de grote bouwopgave in de regio Zuid-Holland. In Rotterdam wordt efficiënte en duurzame bouwlogistiek al gestimuleerd en op dit moment wordt onderzocht, vanuit o.a. MoVe, op welke wijze gemeenten regels kunnen stellen aan bouwlogistiek en bij kunnen dragen aan realisatie en exploitatie van bouwhubs.
  - Er zijn verschillende publiek-private platforms, samenwerkingsverbanden en lokale convenanten die de opgave voor ZES verder kunnen brengen. De regio's werken al lang samen op gebied van duurzame mobiliteit (zoals werkgeversaanpak, spitsmijden etc.). Deze netwerken in de regio zijn de voelsprietten voor overheden. In zowel Leiden (HerenDoeza) en Den Haag (Weimarstraat) hebben ondernemers de handen ineen geslagen en gezamenlijk een elektrisch voertuig aangeschaft. Een **goede verbinding met het lokale bedrijfsleven** is cruciaal voor de transitie naar ZES.
  - In Zuid-Holland is al veel ervaring opgedaan rond Smart Logistics (in de haven, op de corridors), deze kennis en ervaring is echter tot nu toe nauwelijks benut voor stadslogistiek. **Het inzetten van Smart Logistics voor stadslogistiek** levert juist een bijdrage aan de stap naar efficiënte en duurzame stadslogistiek.

# 3. De regionale agenda



# Hoofdconclusie voor de regionale agenda

Het DNA van de provincie Zuid-Holland laat een duidelijk beeld zien waar de regionale inzet en routes voor de regionale agenda toegevoegde waarde kunnen bieden:

- Er zijn een paar koplopers, zowel bij gemeenten als bedrijfsleven, op specifieke thema's in de regio
- Energie is zeer geconcentreerd bij grote gemeenten, capaciteit is beperkt bij kleine gemeenten
- De energie en ontwikkelingen die er zitten, hebben bij invoering van de ZE zones impact op de randgemeenten daaromheen. Samenhang en integrale coördinatie is er niet:
  - **Randvoorwaardelijk voor ZE is regionale inzet op logistieke ruimte (Route 1):** gemeenten zien zich geconfronteerd met een sterk groeiende ruimtevraag voor hubs/overslag buiten de dure en schaarse meters in de steden. Dit vereist regionale afstemming.
  - **Randvoorwaardelijk voor ZE is inzet op logistieke laadinfra voorzieningen (Route 3):** ook dit vraagt om regionale strategische afstemming in samenhang met activiteiten van de NAL waarbij gemeenten nog steeds zelf activiteiten moeten uitvoeren.
- Op inkoop loopt de regio (m.n. Gem. Rotterdam) voor. **Dit is een kans om wijdverspreid in de regio uit te rollen en te benutten (Route 2)**
- In een regio met veel verkeersdrukke, aankomende bouwwerkzaamheden en schaarse ruimte is Smart Logistics onmisbaar. **Het is daarom wenselijk deze op de regionale agenda te plaatsen om de komende jaren te agenderen en regionaal te faciliteren in samenhang met landelijke ontwikkelingen (Route 4)**
- In de regio lopen gefragmenteerd veel initiatieven en bestaat geen trekker voor het thema logistiek. **Een belangrijke strategische route is daarmee Governance en Communicatie (Route 5)**

# Het doel van de Agenda en de vijf routes

Z-H

**Doel:** Integrale regionale agenda die bijdraagt in de transitie naar emissievrije en slimme stadslogistiek in de Zuid-Hollandse steden



1. **Regionale afstemming** van ruimtelijk-economisch beleid faciliteert transitie naar een emissievrij stadslogistiek systeem



2. Overheden zijn als **Launching Customer** belangrijke aanjager voor snelle transitie naar ZE Stadslogistiek



3. Voldoende beschikbaarheid van **laad- en vulinfrastructuur** voor ZE Stadslogistiek



4. **Smart Logistics** als enabler voor efficiënte en emissieloze stadslogistiek

5. Governance & Communicatie



# Route 1. Regionale Afstemming

**Doel:** Door een verbeterde regionale afstemming van ruimtelijk en economisch beleid wordt de transitie naar een emissievrij stadslogistiek systeem gefaciliteerd.

## Inhoudelijke opgave

- Het stimuleren van efficiënt en meervoudig ruimtegebruik in stedelijke gebieden, verhogen leefbaarheid en toepassing van ruimtelijk/planologisch instrumentarium om in te spelen op ruimtelijke impact van ZE-Zones (bijvoorbeeld rond het gebruik van nieuwe modaliteiten zoals cargobikes, citybarges).
- Daarbij is van belang dat deze ontwikkeling van ZE zones de gemeentegrenzen overstijgt. Gemeenten en Provincie dienen daarom hun ruimtelijk-planologisch beleid, gericht op stadslogistiek, gezamenlijk verder te ontwikkelen en op elkaar af te stemmen. Daarbij kan er regie van de Provincie nodig zijn om te bepalen op welke terreinen (greenfield of herontwikkelingslocaties) er ruimte moet zijn voor stadsdistributiehubs.

## Deze route bouwt voort op o.a. de volgende projecten uit de inventarisatie:

- Realisatie van stadsdistributiehubs in diverse steden
- Pilots/onderzoeken rond vervoer over water t.b.v. stadslogistiek
- Regionale ontwikkeling van bouwhubs ten behoeve van grote bouwopgave in de regio
- Realisatie en nadere invulling van ZE Zones en flankerend beleid.

## Concrete acties voor de Agenda:

- A. Regionaal beleid op stadslogistiek

## Wie te betrekken:

- Provincie, regio's, gemeenten, het Rijk





## Route 2. Launching Customer

**Doel:** Overheden in de gehele provincie voelen zich verantwoordelijk om vanuit hun rol als Launching Customer de transitie naar Zero Emissie Stadslogistiek aan te jagen.

### Inhoudelijke opgave

- De reeds bestaande ervaring rond duurzaam inkopen/aanbesteden dient uitgerold te worden naar de gehele regio. Daarbij is het van belang om deze kennis en ervaring verder te **Verdiepen** (binnen huidige koplopers), **Verbreden** (kennisdelen met andere gemeenten) en **Verlengen** (andere organisaties uitnodigen mee te doen).
- Het bedrijfsleven krijgt hierdoor de 'beschikking' over startvolumes waarmee men rendabel kan inspelen en investeren in de overgang naar emissie loze logistiek.

### Deze route bouwt voort op o.a. de volgende projecten uit de inventarisatie:

- Buyzet 010 en Landelijke Buyer Group ZE Inkopen
- Stadslogistiek Den Haag (Haagsche Hub)
- Diverse trajecten rond gemeentelijke rol bij bouwlogistiek

### Concrete acties voor de Agenda:

- B. Verspreiden / ontsluiten inkoopkennis
- C. Verlengen van inkoopmassa door samenwerking met andere organisaties
- D. Onderzoek en ondersteuning voor Zero Emissie bedrijfsafvalinzameling
- E. Gemeenten versnellen efficiëntie- en duurzaamheidsslag in bouwlogistiek door het stellen van harde regels.

### Wie te betrekken:

- Provincie, regio's, gemeenten, het Rijk en betrokken bedrijfsleven



## Route 3. Laad- en vulinfrastructuur

**Doel:** Laad- en vulinfrastructuur is voldoende beschikbaar in Zuid-Holland op zowel private als publieke locaties en vormt daarmee geen belemmering voor de overgang naar emissieloze stadslogistiek.

### Inhoudelijke opgave

- Met name rond elektrisch rijden ligt er een stevige uitdaging om in voldoende hoog tempo de laadinfrastructuur aan te leggen op zowel publieke als private terreinen. Overheden dienen hierin gezamenlijk op te trekken.
- Overheden faciliteren dit via drie sporen (passend binnen strategie Roadmap Logistieke Laadinfra, NAL):
  - Vergroten capaciteit laadinfra op semi-privaat terrein door delen laadinfra met derden
  - Realiseren snellaadlocaties op regionale hotspotlocaties

### De route bouwt voort op o.a. de volgende projecten uit de inventarisatie:

- Inventarisatie naar laadbehoefte voor logistiek in Leiden e.o.
- Reeds bestaande waterstofstations in de regio en in ontwikkeling zijnde initiatieven in diverse gemeenten

### Concrete acties voor de Agenda:

- F. Gedeeld gebruik bij (semi-)private laadinfra stimuleren
- G. O.b.v. laadbehoefte ontwikkelen en uitrollen van aanpak van openbare snellaadvoorzieningen voor stadslogistiek in het publieke domein

### Wie te betrekken:

- Uitvoering van deze acties verloopt via de Regionale Agenda Laadinfra (RAL), betrokken zijn Gemeenten, MRDH, Provincie, NKL, Netwerkbedrijven, NAL en RAL



# Route 4. Smart Logistics

**Doel:** Smart Logistics toepassingen dragen bij aan de realisatie van efficiënte en emissie loze stadslogistiek.

## Inhoudelijke opgave

- Door een intelligente koppeling van weginfra en voertuig, wegbeheerders en logistieke partijen zorgt Smart Logistics voor een verdere optimalisering van stedelijke logistiek en optimale benutting van stedelijke infrastructuur (robuust verkeersnet) . Smart Logistics is daarmee een enabler voor een verdere efficiëntieslag in stadslogistiek en integratie van partijen die gezamenlijk aan de lat staan voor een emissie loze last-mile en kan bijdragen aan een efficiënte en dynamische vorm van toezicht en handhaving van de toekomstige ZE-Zones.
- Tot nu toe wordt het potentieel van Smart Logistics nog niet benut in stadslogistiek ondanks dat er veel ervaring opgedaan is in de Rotterdamse haven en op de goederenvervoercorridors die hiervoor gebruikt kan worden.

## Deze route bouwt voort op o.a. de volgende projecten uit de inventarisatie:

- Intelligente toegang en handhaving met ANPR-camera's in Delft
- Ervaring rond Smart Logistics in regio, o.a. de Connected Transport Corridor Zuid-Holland (buiten shortlist)

## Concrete acties voor de Agenda:

- H. Toepassen use case Smart Logistics

## Wie te betrekken:

- Provincie Zuid-Holland/Connected Transport Corridor, Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, Rijkswaterstaat, Topsector Logistiek



# Route 5. Governance & Communicatie

**Doel:** Met een heldere Governance-structuur en goede communicatie ontstaat er meer samenhang in de provincie tussen de vele initiatieven die plaatsvinden en worden individuele gemeenten en bedrijven ondersteunt in de overgang naar emissieloze stadslogistiek.

## Inhoudelijke opgave

- Zuid-Holland is een regio waar veel initiatieven plaatsvinden rond ZE Stadslogistiek. Door het grote aantal actoren (gemeenten, bedrijven) verloopt de ontwikkeling op sterk verschillende snelheden en ontbreekt een coherent beeld. Sturing op de driehoek van ruimte, economie en beleid gaat over gemeentegrenzen heen en verdient regionale sturing met een verantwoordelijke coördinator.
- Door regelmatig overleg tussen actoren (m.n. tussen overheden) kan de transitie naar ZES provincie breed opgepakt en versneld worden en kan er zorggedragen worden voor een goede uitvoering van de afgesproken acties en het houden van overzicht daarop.
- Heldere (en gezamenlijke) communicatie naar het regionale bedrijfsleven zorgt voor een betere betrokkenheid van en draagvlak onder het bedrijfsleven: zoals minimaal 2X per jaar ZES agendering op regio brede overleg "Duurzame mobiliteit". Daarnaast inzet van makelaars die specifiek gemeenten bijpraten op dit onderwerp.
- Het is noodzakelijk dat er 1 verantwoordelijke trekker komt die meerjarig deze agenda gaat coördineren in de regio en dit bij gemeenten en bedrijfsleven op de agenda zet en houdt. Het MoVe programma kan hiervoor goed ingezet worden

## Concrete acties voor de Agenda:

- I. Realiseren governance structuur, inclusief 1 regievoerende trekker (MoVe)
- J. Regionaal communiceren over ZES

## Wie te betrekken:

- Gemeenten, Provincie, MRDH, MoVe, IenW

# Overzicht Routes en Acties

Spoor	Actie	General Cargo & Retail 	Bouw 	Pakketten 	Facilitair 	Afval 	Gekoeld 
 Regionale afstemming	A. Regionaal beleid op stadslogistiek	+	+	+	+		+
	B. Verspreiden / ontsluiten gemeentelijke inkoopkennis				+	+	
 Launching Customer	C. Verlengen van inkoopmassa door samenwerking met andere organisaties				+	+	
	D. Onderzoek en ondersteuning voor Zero Emissie bedrijfsafvalinzameling					+	
	E. Gemeenten versnellen efficiëntie en duurzaamheidsslag in bouwlogistiek door het stellen van harde regels.		+				
 Laad- en Vulinfrastructuur	F. Gedeeld gebruik bij (semi --)private laadinfra stimuleren	+	+	+	+	+	+
	G. O.b.v. laadbehoefte ontwikkelen en uitrol aanpak van openbare snellaadvoorzieningen voor stadslogistiek in het publieke domein	+	+	+	+	+	+
 Smart Logistics	H. Toepassen use-case Smart Logistics in Stadslogistiek	+	+	+	+	+	+
 Governance & Communicatie	I. Ontwikkelen governancestructuur voor de Regionale agenda, inclusief 1 Regievoerende trekker van de Regionale Agenda	+	+	+	+	+	+
	J. Ontwikkelen 1 informatiepunt (website, namen + rugnummers) waar men terecht kan voor hele provincie inclusief communicatiestrategie richting bedrijven, m.n. mkb/zzp	+	+	+	+	+	+

## 4. Uitvoeringsagenda onder de vijf hoofdroutes



# Introductie Uitvoeringsagenda

Op de volgende slides worden de eerder benoemde acties A t/m I uitgebreider toegelicht. Elk fiche (projectbeschrijving) kent daarin een vaste opbouw:

- Het **Doel** van de actie
- Een beknopte **Beschrijving**
- De **Stappen** die binnen deze activiteit gezet worden
- De **Trekker** en andere **partners** die deze actie gezamenlijk uitvoeren
- Het benodigde **Budget**


<b>Doel</b>	Realiseren van regionaal stadslogistiek beleid en afstemming	<b>Stadslogistiek segment</b>	
<b>Beschrijving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Probleem:</b> er is in verschillende Zuid-Hollandse steden te weinig binnenstedelijke ruimte om stadsdistributiehub's te realiseren om daarmee een hogere mate van bundeling van logistieke stromen te bereiken.</li> <li>- <b>Oplossing:</b> bovenlokale afstemming van geschikte (bedrijven)terreinen voor stadslogistieke toepassingen en beleidsontwikkeling hierover kan in de eerste plaats beter inzichtelijk maken hoe vraag en aanbod naar stadslogistieke terreinen zich verhoudt. Waar knelpunten &amp; kansen zijn en welke acties de komende jaren bij moeten dragen aan een goed stadslogistiek-vestigingsklimaat.</li> </ul>		
<b>Activiteit</b>	<b>Beschrijving</b>		
<b>Step 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inventarisatie vraag en aanbod (naar geschikte ruimte t.b.v. stadslogistiek, denk aan claims vanuit stadsdistributiehub's, truckparkings/bufferlocaties, logistieke ontkoppelpunten etc. Hiermee kan de behoefteeraming naar DC ruimte voor hubs beter worden onderbouwd (dan nu genietek voor logistiek of XXL-ruimtes gebruikelijk).</li> <li>- Inventarisatie van beschikbaar instrumentarium op ruimtelijk-planologisch, economisch en mobiliteitsgebied</li> <li>- Er kan voor beide onderdelen deels voortgebouwd worden op de studie "Logistieke Knooppunten Zuid-Holland (2021).</li> </ul>		
<b>Step 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Volgend uit de analyse: opstellen regionale ruimtelijke regels, waarmee gemeenten en provincie vervolgens gezamenlijk gaan plannen, rond stadslogistieke bedrijventerreinen en binnenstedelijke "kansenlocaties". Daarbij worden keuzes gemaakt wat locaties zijn waar de realisatie van stadshubs wordt gestimuleerd, dit betreft greenfield of herontwikkelingslocaties die goed ontsloten zijn via snelwegen en waar mogelijk via het water. De beschikbare capaciteit van het elektriciteitsnetwerk is een belangrijk onderdeel van deze afweging.</li> <li>- Hiern ook het (regionale) detailhandelsbeleid meenemen (functiemenging). In dit beleid is meer aandacht nodig voor bevoorrading en de consequenties van ZE stadslogistiek.</li> <li>- Ter illustratie, casus Saturn, Spijkenisse waar verkend wordt of de detailhandelslocatie (mede) gebruikt kan worden als (micro)hub.</li> </ul>		
<b>Partners</b>	- Provincie (trekker) en tenminste Gemeenten Rotterdam, Leiden, Dordrecht, Den Haag en randgemeenten, Min. IenW		
<b>Budget</b>	Onderzoek behoefteeraming- Indicatie 50.000 EUR	Planning: 2021-2022	
	Ondersteuning opstellen regionaal stadslogistiek beleid- Indicatie 25.000 EUR	Planning: 2022	

- Het **stadslogistieke segment** waarop deze actie wel () of niet () gericht is, er wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende zes stadslogistieke segmenten:


- General Cargo & Retail
- Bouwlogistiek
- Pakketten
- Facilitaire Logistiek
- Afval
- Gekoeld




# Route 1, Actie A. Regionaal beleid op stadslogistiek

Doel	Realiseren van regionaal stadslogistiek beleid en afstemming	Stadslogistiek segment	
<b>Beschrijving</b>	<p><b>Opgave:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Er is in verschillende Zuid-Hollandse steden te weinig binnenstedelijke ruimte om stadsdistributiehubs te realiseren om daarmee een hogere mate van bundeling van logistieke stromen te bereiken.</li> </ul> <p><b>Oplossingen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bovenlokale afstemming van geschikte (bedrijven)terreinen voor stadslogistieke toepassingen en beleidsontwikkeling hierover kan in de eerste plaats beter inzichtelijk maken hoe vraag en aanbod naar stadslogistieke terreinen zich verhoudt. Waar knelpunten &amp; kansen zijn en welke acties de komende jaren bij moeten dragen aan een goed stadslogistiek-vestigingsklimaat.</li> </ul>		
<b>Activiteit</b>	<b>Beschrijving</b>		
<b>Stap 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inventarisatie vraag en aanbod (naar geschikte ruimte t.b.v. stadslogistiek, denk aan claims vanuit stadsdistributiehubs, truckparkings/bufferlocaties, logistieke ontkoppelpunten etc. Hiermee kan de behoefteraming naar DC ruimte voor hubs beter worden onderbouwd (dan nu generiek voor logistiek of XXL-ruimtes gebruikelijk).</li> <li>Inventarisatie van beschikbaar instrumentarium op ruimtelijk-planologisch, economisch en mobiliteitsgebied</li> <li>Er kan voor beide onderdelen deels voortgebouwd worden op de studie “Logistieke Knoopunten Zuid-Holland (2021).</li> </ul>		
<b>Stap 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Volgend uit de analyse: opstellen regionale ruimtelijke regels, waarmee gemeenten en provincie vervolgens gezamenlijk gaan plannen, rond stadslogistieke bedrijventerreinen en binnenstedelijke “kansenlocaties”. Daarbij worden keuzes gemaakt wat locaties zijn waar de realisatie van stadshubs wordt gestimuleerd, dit betreft greenfield of herontwikkelingslocaties die goed ontsloten zijn via snelwegen en waar mogelijk via het water. De beschikbare capaciteit van het elektriciteitsnetwerk is een belangrijk onderdeel van deze afweging.</li> <li>Hierin ook het (regionale) detailhandelsbeleid meenemen (functiemenging). In dit beleid is meer aandacht nodig voor bevoorrading en de consequenties van ZE stadslogistiek.</li> <li>Ter illustratie: casus Saturn, Spijkenisse waar verkend wordt of de detailhandelslocatie (mede) gebruikt kan worden als (micro)hub.</li> </ul>		
<b>Partners</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Provincie (<b>trekker</b>) en tenminste Gemeenten Rotterdam, Leiden, Dordrecht, Den Haag en randgemeenten, Min IenW, MRDH</li> </ul>		
<b>Budget</b>	Onderzoek behoefteraming. Nader te bepalen.	Planning: 2021-2022	
	Ondersteuning opstellen regionaal stadslogistiek beleid. Nader te bepalen.	Planning: 2022	


## Route 2, Actie B. Verspreiden inkoopkennis

Doel	Vergroten inzet ZES-materieel door gemeenten in eigen en ingehuurd wagenpark door het beter verspreiden van gemeentelijke inkoopkennis	Stadslogistiek segment	
Beschrijving	<p><b>Opgave:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Een groot aantal gemeenten (ook middelgrote gemeenten als Lansingerland, Rijswijk) heeft ambities op het gebied van duurzaam logistiek inkopen maar is op zoek naar manieren waarop dit kan. Er is ook al deels (MRDH) geïnventariseerd welke opgaven er liggen voor het eigen wagenpark.</li> </ul> <p><b>Oplossingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>In Zuid Holland is in een aantal gemeenten goede ervaring opgedaan met het duurzaam inkopen / inhuren van zero emissie stadslogistiek; via eigen wagenpark (bv. Rotterdam, inventarisatie in opdracht van MRDH) en via ingehuurd wagenpark, zoals groenonderhoud, facilitaire logistiek (bv. Rotterdam, Den Haag). Landelijk wordt voor de G40 (va BuyersGroup) ervaring gebundeld (Rotterdam, Den Haag en Leiden doen al mee), maar ook gemeenten buiten de G40 in Zuid Holland zijn op zoek naar goede voorbeelden én met name de juiste contactpersonen.</li> <li>In dit project wordt de inkoopopgave in kaart gebracht en ervaringen in de praktijk gebracht rond bestel en vrachtvoertuigen:             <ul style="list-style-type: none"> <li>Eigen wagenpark (in eigendom, lease) van overheden;</li> <li>Ingehuurd wagenpark; werken/ diensten waarvoor voertuigen worden ingezet (b.v. beheer&amp;onderhoud, afval&amp;reiniging) <i>excl bouwlogistiek.</i></li> </ul> </li> </ul>		
Activiteit	Beschrijving		
Stap 1	<p>A. In kaart brengen per geïnteresseerde gemeente (in heel Zuid Holland) wat inkoopopgave is van het eigen “logistiek” wagenpark (bestel/vracht, ook specials, zoals bijv. reinigingsvoertuigen) in komende jaren; voortbordurend op al uitgevoerde inventarisatie (gedaan in MRDH) en wat reeds landelijk gebeurd (Landelijk Convenant verduurzaming Reinigingsbranche)</p> <p>B. Idem voor “ingehuurd logistiek wagenpark”</p>		
Stap 2	Documenteren van goede showcases (liefst per segment/opgave) én contactpersonen per relevante gemeente/overheid.		
Stap 3	Ontsluiten van gedocumenteerde informatie via relevant netwerk (“community of practice”) en online database. Mede door inzet van logistiek makelaars.		
Partners	MRDH ( <u>trekker</u> ), Provincie, Gemeenten, Regio’s, bij voldoende energie/animo: overige overheden, MinlenW		
Budget	Nader te bepalen.	Planning: 2021-2023	


## Route 2, Actie C. Verlengen inkoopmassa door samenwerking met organisaties

Doel	Verlengen/vergroten inkoopmassa door samenwerking van gemeenten/overheden met private organisaties.	Stadslogistiek segment	
Beschrijving	<p><b>Opgave:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Op een aantal plekken in Nederland is ervaring opgedaan met het vraagbundeling van “zero emissie inkoop”. In de Haagsche Hub gebeurt dat doordat meerdere Ministeries gebundeld inkopen. Ook in bijvoorbeeld Amsterdam (HvA, UvA, gemeente) en Utrecht (bedrijven Green Business Club) zijn voorbeelden.</li> <li>Zeker voor kleinere gemeenten kan gelden dat het inkoopvolume van de gemeente zelf relatief beperkt is waardoor er onvoldoende massa ontstaat voor het bedrijfsleven om te investeren in duurzame logistiek of de ontwikkeling van stadshubs.</li> </ul> <p><b>O oplossingen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Door bundeling van volumes ontstaat meer massa en meer kans op inkoopvoordelen en kans op efficiënter vervoer (bundeling) Samenwerking met andere grote inkopers in de gemeente, zoals zorg- en onderwijsinstellingen of kantoorlocaties kan leiden tot een groter volume. Een eerste inventarisatie hiervoor in Gouda liet zien dat bij dergelijke instellingen er interesse is.</li> <li>In deze actie wordt dan ook getracht om in verschillende gemeentes zogenoemde ‘coalitions of the willing’ tot stand te brengen van partijen die gezamenlijk willen kijken naar het verduurzamen van hun (m.n.) facilitaire logistiek</li> </ul>		
Activiteit	Beschrijving		
Stap 1	<p>A. Selecteren van een aantal kansrijke locaties waar verschillende partijen met facilitaire stromen geconcentreerd zijn.</p> <p>B. In kaart brengen van inkoopvolume en interesse om gezamenlijk (coalitions of the willing) te werken aan het verduurzamen van de inkoop van facilitaire goederen.</p>		
Stap 2	<p>Analyseren van inkoopprocessen van betrokken partijen (coalitions of the willing) en ontwikkelen aanpak om deze te verduurzamen, waarbij er zowel gekozen kan worden voor 1 gezamenlijke aanbesteding of juist een aanpak waarbij alle partijen aan de slag gaan met hun eigen inkoopproces maar wel met gebruikmaking van een aantal gedeelde ‘ontwerpprincipes’.</p> <p>Het is aan te bevelen om hier één persoon voor aan te stellen die deze coalities tot stand brengt en met hen dit traject uitvoert.</p>		
Stap 3	Ontsluiten van ontstane kennis, expertise en voorbeelden.		
Partners	MoVe ( <b>trekker</b> ), Gemeenten, Provincie, bedrijfsleven, Buyers Group		
Budget	Nader te bepalen.	Planning: 2021-2022	


## Route 2, Actie D. Opschalen slimme en schone bedrijfsafvalinzameling

Doel	Vergroten inzet slimme en ZE afvalinzameling (bedrijfsafval)	Stadslogistiek segment	
Beschrijving	<p><b>Opgave:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De inzameling van afval is één van de segmenten waar er voor de komende jaren een behoorlijke uitdaging is in het verduurzamen en efficiënter inrichten van de logistiek, ook vanwege de specifieke voertuigkarakteristieken</li> <li>• Het onderwerp heeft op landelijk niveau, alsmede in de landsdelen nog onvoldoende gestructureerde aandacht.</li> <li>• Er is behoefte om in de nabije toekomst juist bedrijfsafvalinzameling te verduurzamen bij diverse gemeenten; in verschillende lokale plannen van aanpak m.b.t. ZES is afvallogistiek opgenomen.</li> </ul> <p><b>Oplossingen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het in kaart brengen en breder implementeren van de succesvolle voorbeelden die er reeds zijn in Zuid-Holland en daarbuiten,</li> <li>- Daarbij wordt gebruik gemaakt van ervaringen in gemeenten waar pilots lopen m.b.t. gebundelde inzameling (Gouda, Den Haag) of schone inzameling (Leiden, Dordrecht, Delft).</li> <li>- Ook zijn er zijn private initiatieven vanuit de afvalbranche gestart om op korte termijn stappen te zetten (o.a. Renewi, Suez, HVC) richting gebundelde of schone afvalinzameling.</li> </ul>		
Activiteit	Beschrijving		
Stap 1	<p>Inventarisatie en marktconsultatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Documenteren van goede showcases (e.g. Gouda) en lessons learned.</li> <li>• In kaart brengen prioritering steden en behoefte private inzamelaars voor slimme en ZE afvalinzameling</li> <li>• Delen opgedane kennis met regiogemeenten</li> </ul>		
Stap 2	<p>Vaststellen uitgangspunten en focus</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• i.s.m. private inzamelaars format opstellen voor uitgangspunten/randvoorwaarden</li> <li>• Keuze maken van focusgemeenten (waar zit energie, waar willen private inzamelaars starten of uitbreiden, waar lopen al trajecten?)</li> </ul>		
Stap 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementatie: Starten pilot(s) in steden. Invulling nader te bepalen en afhankelijk van voorgaande stappen.</li> </ul>		
Partners	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MoVe (<b>trekker</b>) Gemeenten en private inzamelaars</li> </ul>		
Budget	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nader te bepalen.</li> </ul>		Planning: 2021-2022


## Route 2, Actie E. Gemeenten stellen strengere eisen aan binnenstedelijke bouwlogistiek

Doel	Gemeenten stellen strengere eisen aan bouwlogistiek		Stadslogistiek segment	
Beschrijving	<p><b>Opgave:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gemeenten in Zuid-Holland hebben voor de komende jaren te maken met een forse bouwopgave. Zonder maatregelen neemt daardoor het (al forse) aandeel bouwlogistiek binnen stadslogistiek. Een sterke stijging van bouwlogistiek heeft nadelige gevolgen voor verkeersdruk en –veiligheid, emissies en omgevingshinder. De overheid kan de sector stimuleren om maatregelen te nemen om bouwlogistiek efficiënter en duurzamer te maken.</li> </ul> <p><b>Oplossingen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gemeenten stellen in eigen aanbestedingen minimeisen aan bouwlogistiek of maken bouwlogistiek één van de gunningscriteria waarop gescoord wordt.</li> <li>Gemeenten stellen, gebiedsbreed, regels aan bouwlogistiek waaraan bouwprojecten moeten voldoen, toetsing hierop verloopt parallel aan verlenen omgevingsvergunning.</li> <li>Gemeenten stimuleren het ontwikkelen van slimme bouwlogistieke maatregelen zoals inzet bouw hubs, vervoer over water of IT-toepassingen.</li> <li>Projecten kunnen voortbouwen op kennis die is ontwikkeld vanuit IenW, MoVe en ervaringen vanuit diverse gemeenten, kennis wordt samengebracht en leidt tot aanpak waarin diverse instrumenten naast elkaar en elkaar versterkend worden ingezet</li> </ul>			
Activiteit	Beschrijving			
Stap 1	Diverse gemeenten gaan aan de slag, en worden hierin ondersteund vanuit MoVe, om combinatie van beschikbare instrumenten te vertalen naar lokale situatie en interne organisatie en processen.			
Stap 2	Ontwikkeld instrumentarium wordt toegepast op aantal urgente gebieden, resultaten worden gemonitord en gedeeld en gestimuleerd om breder toe te passen.			
Partners	MoVe-programma ( <b>trekker</b> ), diverse gemeenten waaronder Rotterdam, Den Haag, Gouda, Alphen a/d Rijn, Min IenW			
Budget	Opstellen regels. Nader te bepalen.	Planning: 2021-2022		
	Begeleiding/rapportage implementeren projecten. Nader te bepalen.	Planning: 2022-2024		

## Route 3, Actie F. Gedeeld gebruik private laadinfra stimuleren


<b>Doel</b>	Capaciteit van laadinfra op (semi)privaat terrein vergroten door delen met derden	<b>Stadslogistiek segment</b>	
<b>Beschrijving</b>	<p><b>Opgave:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Exploitiemethoden om gedeeld logistiek te laden op (semi)private terreinen mogelijk te maken zijn niet vanzelfsprekend. Dit is één van de belangrijkste belemmeringen om (semi-)private laadinfra te delen met derden. Goede exploitatiemethoden dragen bij aan betere benutting van de laadinfra en verlagen daarmee de kostprijs van elektrisch laden.</li> </ul> <p><b>Oplossingen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Exploitiemethoden ontwikkelen, verder uitbreiden en te stimuleren onder zoveel mogelijk logistieke spelers met een focus op het MKB (met name in de service, installatie, bouw, infra en post + pakket branche) helpt om beter gebruik te maken van de bestaande laadcapaciteit. Het gaat hier om:</li> <li>Aanjagen van deelgebruik van private infrastructuur op bedrijventerreinen (bijv. bij bouwdepots, bij handelsbedrijven of bij city hubs) met gastgebruik laden voor andere logistieke bedrijven of organisaties;</li> <li>Inspireren van stakeholders met best practices van delen van overnacht parkeer- en laadfaciliteiten voor avond- en nachtladen op beveiligde afgesloten terreinen op industriegebieden (toegankelijkheid borgen voor derden);</li> <li>Verkenning naar (indien nodig) ondersteuningsmogelijkheden om (bestaande) laadinfrastructuur beter te benutten via gebruik derden.</li> </ul>		
<b>Activiteit</b>	<b>Beschrijving</b>		
<b>Stap 1</b>	Aanstellen 'regionale aanjagers' voor stimuleren van en kennisdelen over gedeeld gebruik private laadinfra		
<b>Stap 2</b>	Opstellen best practice guide gedeeld laadinfra gebruik		
<b>Stap 3</b>	Verkenning naar (Rijks-)ondersteuningsmogelijkheden stimuleren gebruik laadinfra stadslogistiek derden		
<b>Partners</b>	Prv. Zuid-Holland ( <u><a href="#">trekker</a></u> i.s.m. RAL ZW), I&W, MRDH, NAL werkgroep logistiek, bedrijventerreinverenigingen, evofenedex, TLN		
<b>Budget</b>	Inzet 'regionale aanjagers' 216.000 EUR	Planning: 2022-2024	
	Best practice guide gedeeld gebruik. Nader te bepalen.	Planning: Q1 2022	
	Verkenning ondersteuningsmogelijkheden stimuleren gebruik laadinfra stadslogistiek derden. Nader te bepalen.	Planning: Q2 2022	

## Route 3, Actie G. Aanpak van openbare snellaadvoorzieningen in publieke domein

Doel	Faciliteren van snellaadinfrastructuur op regionale hotspots	Stadslogistiek segment	
Beschrijving	<p><b>Opgave:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aan de randen van binnenstedelijk gebied en langs ontsluitingswegen ontstaan hotspots waar lange afstand transport en het last mile transport samen komen en waar concentraties van laadbehoefte op zwaardere vermogens (kort bijladen of langer laden van zwaardere voertuigen) ontstaan.</li> <li>• Naast locaties die ‘by default’ door marktpartijen worden geclaimd, zijn er ook strategische locaties vanuit het oogpunt van spreiding van functies, geschiktheid van de ruimte en energie netcapaciteit nodig. Oftewel een basisnet voor zwaardere laadinfra voor stadslogistiek. De uitrol van “laadpleinen” en snelladers op deze locaties is niet vanzelfsprekend.</li> </ul> <p><b>Oplossingen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse van behoefte vanuit de (stads)logistiek aan snellaadlocaties en combinatiefuncties zoals elektrisch laden, ladingbundeling en overslag.</li> <li>• Marktmodel ontwikkelen met laadpaalexploitanten/ ontwikkelaars voor regionale (snel) laadlocaties (en vulpunten) met beperkte benutting in transitiefase en onrendabele top</li> </ul>		
Activiteit	Beschrijving		
Stap 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse laadbehoefte stadslogistiek (regionale vlekkenkaart totale laadbehoefte, ruimtelijke spreiding en verhouding publiek/private laadvraag)</li> </ul>		
Stap 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementeren marktmodel inrichting snellaadlocatie</li> </ul>		
Partners	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prv. Zuid-Holland (<b>trekker</b> i.s.m. RAL ZW) MRDH, Topsector Logistiek, I&amp;W, NAL werkgroep Logistiek, RAL ZW</li> </ul>		
Budget	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Laadvraag/capaciteit analyse. Indicatie 50.000 EUR</li> </ul>	Planning: 2022	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontwikkelen marktmodel. Nader te bepalen.</li> </ul>	Planning: 2022	




## Route 4, Actie H. Toepassen use case Smart Logistics

Doel	Toepassen use-cases Smart Logistics	Stadslogistiek segment	
Beschrijving	<p><b>Opgave:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De ontwikkeling van zero emissie stadslogistiek brengt ook uitdagingen met zich mee rond het anders inrichten en efficiënter maken van logistieke ketens, samenwerking tussen logistieke partijen wordt daarin steeds belangrijker. Ook brengt de introductie van ZE Zones nieuwe vraagstukken rond handhaving met zich mee.</li> <li>• Smart Logistics toepassingen kunnen een bijdrage leveren aan deze uitdagingen. Door een verbeterde samenwerking en data-uitwisseling kunnen innovaties het licht zien en kunnen logistieke en handhavingprocessen verbeterd worden.</li> <li>• In Zuid-Hollandse steden worden de kansen van Smart Logistics op dit moment nog onvoldoende gezien en benut</li> </ul> <p><b>Oplissingen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Op landelijk niveau wordt gewerkt aan het Platform Stadslogistiek wat Smart Logistics toepassingen zal gaan ontwikkelen voor stadslogistiek en wat voortbouwt op de kennis die opgedaan wordt, ook in Zuid-Holland, in de Connected Transport Corridors.</li> <li>• In Zuid-Holland is enthousiasme om als proefgebied te fungeren voor dergelijke Smart Logistics toepassingen, waarbij wel van belang is dat deze zoveel mogelijk aanhaken en aanvullend zijn op ontwikkelingen die reeds spelen, of vanuit de andere acties in deze Regionale Agenda in gang worden gezet.</li> <li>• In deze actie worden daarom één of twee use-cases voor Smart Logistics in Stadslogistiek ontwikkeld en in praktijk gebracht.</li> </ul>		
Activiteit	Beschrijving		
Stap 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samen met marktpartijen inventariseren welke Smart Logistics toepassingen kansrijk zijn in Zuid-Holland, passend bij ontwikkelingen in de regio en landelijk (Platform Stadslogistiek). Kansrijke toepassingsgebieden kunnen zijn: privileges voor ZE-voertuigen, hubs en bouwlogistiek.</li> </ul>		
Stap 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het implementeren van de geselecteerde Smart Logistics toepassingen</li> </ul>		
Partners	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pr. Zuid Holland/ CTC Zuid-Holland (<b>trekker</b>), Min IenW / Platform Stadslogistiek, gemeenten, bedrijfsleven</li> </ul>		
Budget	Aanstellen corridor (regio) manager SL voor de gehele periode. Nader te bepalen.	Planning: 2022-2024	

## Route 5, Actie I. Realiseren governance structuur

<b>Doel</b>	Opzetten programmaorganisatie met regievoerder en afstemmingsstructuur	<b>Stadslogistiek segment</b>	
<b>Beschrijving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er is nog geen provincie brede aanpak van ZES;</li> <li>• ZES is m.n. in regio MRDH goed belegd, maar uitbreiding naar Rijnland en Drechtsteden is wenselijk.</li> </ul>		
<b>Activiteit</b>	<b>Beschrijving</b>		
<b>Stap 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beleggen van regie op de Agenda en het houden van overzicht op de voortgang van de individuele acties voor de periode 2021-2025 bij MoVe (Programmalijn Logistiek)</li> <li>• MoVe verantwoordt de werkzaamheden, rapportages enz. aan het DO MIRT via de reguliere overlegcyclus.</li> <li>• In de projectregie bij RGA is ruimte voor een personele invulling van een Programmaleiding en Communicatie</li> </ul>		
<b>Stap 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instellen van structurele werkgroep bestaande uit MRDH, Provincie aangevuld met vertegenwoordiging vanuit de regio's Rijnland, Midden-Holland en Drechtsteden.</li> <li>• Het logistieke bedrijfsleven wordt ook uitgenodigd bij de werkgroep. Dit zijn in ieder geval TLN en evofenedex. Daarnaast schuiven op uitnodiging de kennisinstellingen aan. Hetzelfde geldt voor gemeenten die gerelateerd zijn aan een van de projecten.</li> </ul>		
<b>Stap 3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tweemaal per jaar vindt een brede bijeenkomst plaats voor geïnteresseerde bedrijven en overheden waarin de lopende projecten (of ander logistiek nieuws) wordt gedeeld. Hiervoor kan het bestaande Ambtelijk Overleg "duurzame mobiliteit" van de MRDH voor worden gebruikt en hierop ZES te agenderen en regio breed te trekken.</li> </ul>		
<b>Partners</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MoVe (<b>trekker</b>) Provincie, regio's, gemeenten, IenW</li> <li>• TLN, evofenedex</li> </ul>		
<b>Budget</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kwartiermaker Regionale Agenda Stadslogistiek voor de gehele periode. Nader te bepalen.</li> </ul>	Planning: 2021-2024	

## Route 5, Actie J. Regionaal communiceren over ZES

Doel	Realiseren van communicatiestrategie zodat gemeenten en bedrijfsleven op de hoogte zijn van initiatieven, projecten en regelgeving m.b.t. ZES	Stadslogistiek segment	
Beschrijving	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veel informatie m.b.t. ZES is lokaal goed geregeld (bv Logistiek010, Leiden), maar niet regionaal of provinciaal ontsloten</li> <li>• Een groot deel van ondernemers met bestel/vrachtovertuig komt niet uit gemeente waar ZE-zone wordt ingevoerd; er ligt dus ook een stevige communicatieopgave in de regiogemeenten</li> <li>• Veel mkb/zzp-ers zijn nog niet op de hoogte – zowel van ZE-zones, als ook van mogelijkheden in het faciliterend beleid (subsidies, privileges)</li> <li>• Het bereiken van de doelgroep – m.n. kleine mkb-ers en zzp-ers – is een lastige opgave.</li> <li>• Er is behoefte (bij gemeenten én bedrijven) aan een eenduidige, landsdelige communicatie over regelgeving (waar/wanneer ZE-zones), faciliterend beleid (subsidiemogelijkheden, privileges) én projectinitiatieven.</li> </ul>		
Activiteit	Beschrijving		
Stap 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beleggen van eigenaarschap van dit plan bij regievoerende organisatie en hier middelen voor reserveren</li> <li>• Opzetten van een regionaal communicatieplan ZES</li> </ul>		
Stap 2	<p>Uitwerken van onderdelen communicatieplan, met i.i.g.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realiseren internetportal met daarin regionaal overzicht van regelgeving, faciliterend beleid en sprekende initiatieven (vgl. <a href="http://www.logistieknoord.nl">www.logistieknoord.nl</a>)</li> <li>• Inzet lokale aanspreekpunten (“makelaars”); met focus mkb/zzp.</li> </ul>		
Partners	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MoVe (<b>trekker</b>) Provincie, regio’s, gemeenten, Min IenW</li> <li>• Bedrijfsleven; brancheorganisaties, lokale bedrijvenkringen</li> </ul>		
Budget	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Communicatie. Nader te bepalen.</li> </ul>	Planning: 2021-2022	

# Colofon

## Dit rapport is opgesteld door:

Christiaan van Luik (Buck Consultants International)

Erik Lubberding (Buck Consultants International)

Karin Peskens (Royal HaskoningDHV)

Marson Jesus (Royal HaskoningDHV)

Erik Regterschot (Royal HaskoningDHV)

## Opdrachtgevers:

Han van der Steen (MOVE)

Inge Westbroek (Provincie Zuid-Holland)

Rogier Brinkhof (MRDH)

Joni Braas (MRDH)

Gert-Jan Prummel (IenW)

**Kenmerk:** Regionale Agenda Stadslogistiek Zuid-Holland