



**Royal
HaskoningDHV**
Enhancing Society Together

NERO A

AGENDA LOGISTIEK NOORD-NEDERLAND

Hoofddocument

Erik Regterschot
Klaas Yde Haarsma
Marin Epema



INHOUDSOPGAVE

- Hoofdstuk 1: Inleiding
- Hoofdstuk 2: De opgave in drie actielijnen
- Hoofdstuk 3: Toelichting per actielijn
- Hoofdstuk 4: Uitvoeringsagenda 2021
- Bijlagen:
 1. Toelichting Samenwerking Slimme en Duurzame Mobiliteit
 2. Achtergronddocument (analyse, strategische acties) (als aparte bijlage toegevoegd)
 3. Projectenlijst (als aparte bijlage toegevoegd)
 4. Toelichting op gevolgde werkwijze, incl:
 - Beschrijving proces (projectgroep, klankbord)
 - Geïnterviewde personen
 - Aanwezigen bij klankbordgroepen
 5. Aanvraag cofinanciering BO MIRT



HOOFDSTUK 1: INLEIDING

Logistiek in Noord-Nederland

In het BO MIRT van 2018 hebben de 4 grote noordelijke steden (Emmen, Assen, Leeuwarden en Groningen) en de 3 provincies samen met het Rijk de ambitie uitgesproken om in te zetten op een emissievrij Noord-Nederland in 2035 (voor zover het binnen de invloedssferen van de overheden ligt). Deze ambitie geldt voor de gehele mobiliteitsopgave. Daarmee is Noord-Nederland uniek: als eerste landsdeel kiest Noord-Nederland voor een heldere, concrete stip op de horizon.

De ambitie is opgenomen in het kader van het programma Slim en Groen Onderweg Noord-Nederland, de Samenwerking Slimme en Duurzame Mobiliteit Noord-Nederland. Via 13 actielijnen wordt de ambitie “emissievrij vervoer 2035” sinds 2019 uitgewerkt (zie bijlage 1 voor korte samenvatting van de actielijnen).

Eén van deze 13 actielijnen is Logistiek. Onder logistiek wordt in deze Agenda verstaan: het vervoer van goederen en diensten, via weg, water, spoor en lucht. De geografische scope van deze Agenda is Noord-Nederland. Dat betreft het grondgebied van de 3 noordelijke provincies Groningen, Fryslân en Drenthe. Hierbij is er aandacht voor logistieke ontwikkelingen in de aangrenzende gebieden, in het bijzonder in de regio “Oost-Nederland” (Overijssel en Gelderland). In dit landsdeel wordt in de tweede helft van 2020 ook een Logistieke Agenda opgezet.

Ambitie, doel en visie

In samenspraak met alle betrokkenen is de volgende visie voor de Agenda Logistiek geformuleerd:

De Agenda Logistiek biedt een integraal kader – zowel naar geografie als thematiek – waarin logistieke projecten zijn en worden opgenomen (in een dynamisch proces de komende jaren) die enerzijds bijdragen aan concrete stappen richting Zero Emissie (ZE) 2035 en anderzijds aansluiten op de specifieke kernkwaliteiten van Noord-Nederland. De Agenda wordt gedragen door overheden en bedrijfsleven in Noord-Nederland.

Hoofddoel van de Agenda Logistiek is:

Het faciliteren van projecten die bijdragen aan het einddoel (ZE in 2035) en op korte termijn leiden tot slimmere (minder kilometers) en schonere (liefst uitstootvrije kilometers) logistiek.

Dat betekent dat projecten in de agenda concreet zijn: een project dient zo concreet mogelijk in de “echte” wereld te leiden tot minder of schonere kilometers. Schone logistiek is daarmee ook breder dan enkel alle brandstof vervangen door schone aandrijving; het gaat ook om het anders organiseren van de logistiek en het faciliteren van duurzamere en slimmere logistiek.

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

Relaties tussen de Agenda Logistiek en andere opgaven

In de Agenda Logistiek komen onderwerpen naar voren die nauw gerelateerd zijn aan andere opgaven in Noord-Nederland. In het bijzonder zijn dat:

- Agenda Smart Mobility met o.a. digitalisering, hubs/ ketenmobiliteit;
- Investeringsagenda Waterstof Noord-Nederland;
- Autonomo Vervoer @North, Plan van Aanpak voor noordelijke samenwerking rondom autonoom vervoer voor alle modaliteiten.
- Regionale Mobiliteitsplannen van de 3 noordelijk provincies;
- Samenwerkingsregio Noord Regionale Agenda Laadinfrastructuur.

In Hoofdstuk 4 zal worden geschetst hoe de afstemming en samenhang met deze opgaven vanuit de Agenda Logistiek zal worden vormgegeven.



Historie: activiteiten Logistiek tot 2020

In de afgelopen jaren zijn in het kader van “Beter Benutten” door diverse partijen (o.a. in de Regio Groningen, Assen en Leeuwarden) allerlei logistieke projecten en pilots uitgevoerd (o.a. pilot digitale handhaving venstertijden, truckspotting, open trip model, microhub, bouwlogistiek, pilot klusbike in de binnenstad, logistieke hub in Eelde). Medio 2019 is hiertoe de website logistieknoord.nl opgericht om de kennis en ervaring over deze projecten met elkaar in Noord-Nederland te delen. Via het SPES (Expertpool Stadslogistiek vanuit het Ministerie van I&W) en genoemde projecten wordt momenteel op gemeentelijk niveau in alle vier steden en een aantal kleinere gemeenten uitwerking gegeven aan stadslogistiek. Deze Agenda Logistiek consolideert deze acties, structureert ze en brengt ze samen. Daarnaast worden – voortbouwend op de opgedane ervaring – acties geformuleerd voor de komende jaren.

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

Gevolgd aanpak & Leeswijzer

Om tot de Agenda te komen zijn de volgende stappen doorlopen:

Er is gestart met een uitgebreide deskresearch naar lopende plannen en projecten op het gebied van logistiek in Noord-Nederland. Daarnaast zijn diverse interviews afgenomen met relevante partijen. Dit heeft geresulteerd in een actueel overzicht van lopende en geplande projecten die in meer of mindere mate bijdragen aan de verduurzaming van logistiek. Deze lijst is opgenomen als bijlage 3.

In overleg met de kerngroep (bij aanvang 3 provinciehoofdsteden, uitgebreid met Emmen en 3 provincies), de klankbordgroep (brede vertegenwoordiging van publieke partijen, brancheorganisaties logistieke sector en kennisinstellingen) en in bilaterale gesprekken met kennisinstellingen, private partijen en mainports zijn de projecten aangevuld. Daarnaast zijn de hoofdlijnen van de Agenda opgesteld. De samenstelling van deze kerngroep en klankbordgroep is opgenomen in bijlage 4.

Op basis van projectenlijst is een analyse uitgevoerd door RoyalHaskoningDHV, waarvoor een aantal aanvullende interviews zijn gevoerd. De analyse heeft geleid tot conclusies per thema. Deze conclusies zijn getoetst en aangevuld in samenspraak met de klankbordgroep en vertaald naar acties en concrete projecten.

In het vervolg van dit document staan achtereenvolgens centraal:

De structuur van de Agenda Logistiek, getiteld: “De opgave in 3 actielijnen”. Dat is hoofdstuk 2. In dit hoofdstuk worden de 3 inhoudelijke actielijnen toegelicht (“Beleid & Regelgeving”, “Minder kilometers” en “Schonere kilometers”). In hoofdstuk 3 (“Toelichting per actielijn”) zijn per actielijn de conclusies van de analyse weergegeven en de strategische acties en potentiële projecten die hieruit volgen. Als aparte bijlage 2 is een Achtergronddocument opgenomen met daarin per thema een toelichting op de analyse en conclusies per actielijn. In hoofdstuk 4 (“Uitvoeringsagenda 2021”) zijn potentiële projecten afzonderlijk weergegeven en nader uitgewerkt in tijd en budget. Voor een selectie van deze acties is cofinanciering aangevraagd bij het Rijk in het kader van de Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT); dit overzicht is opgenomen in bijlage 5.

HOOFDSTUK 2: DE OPGAVE IN DRIE ACTIELIJNEN

Toelichting op de opbouw van deze Agenda

In figuur 1 (volgende pagina) is schematisch weergegeven hoe de Agenda Logistiek is opgebouwd. Bovenaan in de figuur staat het centrale doel van de Agenda: emissieloze logistiek in 2035. Om dit doel te bereiken zijn 3 thematische actielijnen (groen gekleurd) en 1 programmatische actielijn (blauw gekleurd) benoemd.

Wat betreft de thematische opgave zijn 3 inhoudelijke actielijnen (groen gekleurd in Figuur 1) te onderscheiden:

- Inzetten van beleid & regelgeving t.b.v. duurzamere logistiek;
- Faciliteren van minder kilometers (d.m.v. bundeling(s)(concepten), modal shift en inzet van ICT);
- Stimuleren van schonere kilometers (schone aandrijving).

Belang Logistiek voor Noord-Nederland

De logistieke opgave staat niet op zichzelf. Het verduurzamen van de logistiek raakt aan verschillende opgaven die de komende jaren, zeker in het Noorden, hoog op de agenda's staan van overheden en bedrijfsleven:

- Het verbeteren van het leefklimaat, met name in binnensteden;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid, met name op de corridors (rijkswegen en provinciale wegen), toegangswegen de steden in;
- Het verbeteren van concurrentiepositie van Noord-Nederland; logistiek is essentieel voor een goed functionerende landbouw en industrie en draagt bij aan de werkgelegenheid in het noorden;
- Het werken aan een klimaatneutrale toekomst.

1. Inzetten beleid & regelgeving

Hierbij gaat het om de ontwikkeling en de inzet van een instrumentarium van de verschillende overheden (gemeente, regio, provincie) om duurzame logistiek te faciliteren en te versnellen. Accent ligt op de realisatie van zero emissie logistiek in binnensteden.

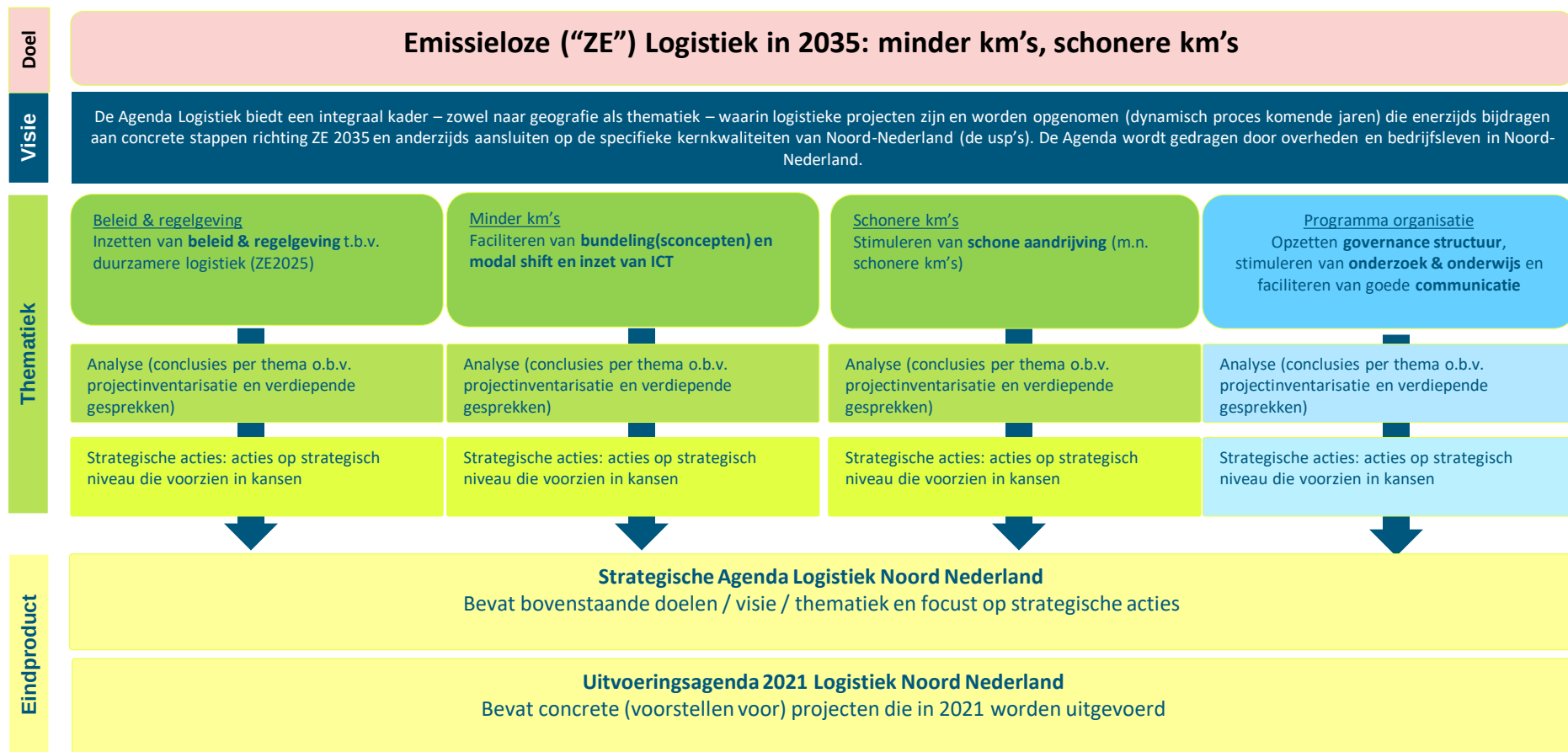
2. Faciliteren van minder kilometers

Hierbij gaat het om projecten die gericht zijn op het realiseren van minder logistieke kilometers. Dat kan op verschillende manieren. Daarbij valt te denken aan het bundelen van goederen, het via een andere modaliteit vervoeren van goederen (schip of trein) en/of de inzet van informatietechnologie die leidt tot minder kilometers.

3. Stimuleren van schonere kilometers

Hierbij gaat het om projecten die gericht zijn op verschoning van de gemaakte kilometers. Dit zijn projecten gericht op schaalvergroting van elektrische en waterstof-aangedreven voer- en vaartuigen. In mindere mate kan het projecten betreffen die gericht zijn op de inzet van transitiebrandstoffen (een “tussenstap” waarbij de emissie weliswaar wordt verminderd, maar het doel slechts gedeeltelijk wordt behaald).

Naast de inhoudelijke actielijnen is een aparte lijn “programmaorganisatie” benoemd. Hierin staat de uitvoeringsorganisatie van de Agenda centraal. Daarbij gaat het om de governance van de Agenda (wie doet wat, bemensing van de Agenda), de rol van onderzoek & onderwijs in de Age en de communicatie.



Figuur 1. Flowchart Agenda Logistiek Noord-Nederland

HOOFDSTUK 2: DE OPGAVE IN DRIE ACTIELIJNEN

Van analyse en conclusies naar strategische acties en potentiële projecten

Per actielijn is een analyse uitgevoerd naar lopende en geplande projecten. Deze projectenlijst is als bijlage 3 (aparte bijlage) opgenomen. De beschouwende en concluderende analyse is opgenomen in een apart Achtergronddocument (bijlage 2). Per actielijn zijn daarbij zogenaamde “strategische acties” benoemd. Dit zijn acties die bedoeld zijn om projecten op te schalen of acties die nog niet benoemd zijn maar noodzakelijk zijn om tot resultaten te komen.

Vanuit de strategische acties is in samenspraak met betrokken partijen een selectie gemaakt voor “potentiële projecten”. Dit zijn concrete projecten die – afhankelijk van de financiering – in 2021 gestart of tot uitvoering worden gebracht. Al deze potentiële projecten zijn samengebracht en nader uitgewerkt in Hoofdstuk 4.

HOOFDSTUK 3: TOELICHTING PER ACTIELIJN

Toelichting op de tabellen

Op de volgende pagina's zijn per thema samenvattende tabellen weergegeven van de uitgevoerde analyses (zie bijlage 2). Deze tabellen kennen de volgende opbouw:

- in de eerste kolom zijn de conclusies weergegeven die volgen uit de analyse
- in de tweede kolom zijn de strategische acties opgenomen
- in de derde kolom de potentiële projecten.

Achtereenvolgens worden per actielijn de tabellen getoond:

- Beleid en Regelgeving (pagina 10, tabel 1)
- Minder kilometers (pagina 11, tabel 2)
- Schonere kilometers (pagina 12, tabel 3)
- Programmaorganisatie (pagina 13 en 14, tabel 4 en 5)

HOOFDSTUK 3: TOELICHTING PER ACTIELIJN; BELEID EN REGELGEVING

Conclusies per thema	Strategische acties per thema	Potentieel project Agenda 2021
• Veel samenwerking en beleidsvorming, de 4 grote steden voorop; • Verschillende accenten in steden; • Op onderwerp ZE Zones veel dynamiek, op breder onderwerp 'toegangsbeleid' (regelgeving, privileges, venstertijden) minder; • Kleinere steden doen al beperkt mee. Haken met name aan op onderwerp 'toegangsbeleid' en koppeling autoluwe stad; • Deregulering helpt transitie ZE; • Relatief weinig buitenstedelijke initiatieven qua beleid en regelgeving; • Handhaving is een belangrijke opgave; Groningen, Assen en Leeuwarden gaan aan de slag met ANPR (automatic number plate recognition). Het is voor deze steden de eerste stap en randvoorwaardelijk richting ZE stadslogistiek.	• Samenwerking 4 grote steden voortzetten. Waar mogelijk samenwerking verbreden naar kleinere steden; • Onderwerp ZE Stadslogistiek verbreden naar "toegangsbeleid", en koppeling leggen met thema autoluwe (is veel draagvlak voor, met name in kleinere steden); • Onderwerp "toegangsbeleid" verbreden naar "corridors"; bijv. door aandacht voor LZV-toegankelijkheid; • Inhoudelijk streven naar eenduidig beleid en regelgeving; • Deregulering om ruimte te bieden aan nieuwe ontwikkelingen; • De ANPR-opgave in de steden gezamenlijk oppakken - als eerste stap en randvoorwaardelijk voor ZE stadslogistiek; leren van elkaar en schaalvoordelen opdoen.	Inhoudelijke actie: • Ontwikkelen van een integrale (toepasbaar in alle gemeenten, groot en klein) voorbeeldregeling voor het toegangsbeleid voor logistiek met daarin aandacht voor zoveel mogelijk uniformiteit en privileges (deregulering) voor schone (ZE) voertuigen. Ligt relatie met ontheffingenbeleid en bundeling van de verschillende stromen; • Opstellen duidelijk stappenplan (2020-2035) voor bedrijfsleven wanneer en waar (o.a. ZE zones) welke voertuigen zijn toegestaan. Integreren van de stappenplannen in "Roadmap 2025/2035 Noord-NL"; • Ontsluiten van toegangs informatie (regelgeving, ontheffingen, procedures) via LogistiekNoord.nl; • Ontwikkelen en delen van kennis en ervaring met ANPR in binnensteden (als eerste stap, vanaf 2022 richten op bundelen, scherper toegangsbeleid zorgt voor noodzaak). ANPR-handhaving is randvoorwaardelijk voor maatwerk toegangsbeleid en in de toekomst ZE zones. Programma-actie: • Het opzetten van een "werkgroep steden" met G4 vertegenwoordiging van kleinere steden.

Tabel 1. Thema Beleid en Regelgeving

HOOFDSTUK 3: TOELICHTING PER ACTIELIJN; MINDER KILOMETERS

Conclusies per thema	Strategische acties per thema	Potentieel project Agenda 2021
- Met name in stadslogistiek gebeurt veel, met aandacht voor vrijwel alle deelstromen (horeca, retail, facilitair, bouw, afval) en focus per stad; - Bundeling in de perifere, rurale bevoorrading is juist in Noord-Nederland interessant, gezien de lange afstanden en CO2-uitstoot per levering; - Waddeneilanden zijn unieke (test)locatie voor bundelingsconcepten; - Er liggen kansen om meer in te zetten op nieuwe modal shift initiatieven of bestaande initiatieven uit te breiden. Inzicht in wat waar en wanneer werkt is er nog onvoldoende; - Lage bevolkingsdichtheid en ruimte maakt de regio interessant voor slimme en innovatieve oplossingen op het gebied van transport; - Kansen liggen met name op het gebied van autonoom vervoer (alle modaliteiten en regionale samenwerking loopt al), SmartMobility (bijv. Hive Mobility, SMILES, Talking Traffic) en intelligent toegangsbeheer; - Logistiek kan prominentere plek krijgen binnen deze thema's en programmatisch opgepakt worden.	- Lopende initiatieven kopiëren naar andere steden en succesvolle initiatieven opschalen; - Er wordt al veel kennis gedeeld, maar dit kan verder worden verbreed (naar andere segmenten, buitenstedelijk); - Realiseren (de)regulerende, faciliterende rol en rol als launching customer door overheden bij bundelingsconcepten; - Het sterker inzetten als Noord-Nederland op bundeling in perifere gebieden (b.v. Waddeneilanden); - Modal shift initiatieven verder stimuleren door projecten en successen te delen, partijen bij elkaar te brengen en belangrijkste knelpunten aan te pakken. Daarbij inzichtelijk maken wat onder welke voorwaarden werkt; - Kiezen voor thema's en projecten die ruimte nodig hebben om te testen, zowel fysiek als qua regelgeving (bijv. autonoom vervoer en connectivity); - Logistieke projecten uit autonoom vervoer niet alleen op techniek beoordelen, maar ook op logistieke meerwaarde en opgedane ervaringen delen in Logistieke Agenda; - Logistieke projecten in Smart Mobility concretiseren, door in deze projecten de logistieke bedrijfsopgave beter te verankeren, bijv. door logistieke bedrijven of onderzoekers mee te laten kijken en doen.	Inhoudelijke actie: - Het opstellen van "leidraden" voor de aanpak van bundeling op deelstromen (o.a. bouw, horeca, facilitair, pakketten, afval) o.b.v. huidige ervaringen in steden en regio's; - Het realiseren van minimaal 1 project waarin bundeling in perifere gebieden (al dan niet in combinatie met stedelijke omgeving) centraal staat; - Het in beeld brengen van kansen voor modal shift (inzicht in waar is wat mogelijk; zodat duidelijk wordt waar focus moet liggen). Programma-actie: - Het benutten van internetsite www.logistieknoord.nl om projectsucces (en failure) te delen, enthousiasme te kweken en verdere informatie (contactpersonen, achterliggende rapporten) te ontsluiten. Hierbij aandacht voor alle vormen van logistiek (stad, corridors, periferie); - Borgen van afstemming tussen Agenda Logistiek en andere agenda's (Agenda Smart Mobility, Agenda Autonoom Vervoer, Investeringsagenda Waterstof, RAL en regionale mobiliteitsplannen (via RGA = Regio Groningen Assen , trekker van de actielijn Logistiek).

Tabel 2. Thema Minder kilometers

HOOFDSTUK 3: TOELICHTING PER ACTIELIJN; SCHONERE KILOMETERS

Conclusies per thema	Strategische acties per thema	Potentieel project Agenda 2021
- Waterstof is duidelijke USP voor Noord-Nederland en speelt een belangrijke rol bij verduurzamen van met name zwaar logistiek transport; - Op meerdere locaties in het noorden spelen initiatieven om waterstofvoertuigen te kopen en op beperkte schaal wordt al ervaring opgedaan (eigen wagenpark). Ook voor de productie van waterstoftrucks zijn concrete plannen; - Er is nog beperkte aandacht voor oplaadinfra voor logistiek; een (brede) landsdelige aanpak is in voorbereiding via het de Regionale Agenda Laadinfrastructuur; - In Noord-Nederland zijn enkele initiatieven gericht op HVO, met name in perifere gebieden. Over op landsdelig niveau inzetten op HVO is duidelijkheid gewenst.	- Er is nog beperkt sprake van vraagbundeling in het wegtransport (logistieke bedrijven die met waterstoftrucks willen rijden). Dat is een belangrijke opgave; deze kan worden gekoppeld aan de aanbod van waterstof; - In de wetenschap dat er ook landelijke (generieke) subsidieregelingen zijn (DKTI) en komen (e-bestel en mogelijk e-vracht), zou gecoördineerde actie kansrijk kunnen zijn (context: ZES2025) om grotere impact te creëren op de ZE Logistiek (weg); - De logistieke behoefte aan laadinfra en het aanbod daarvan (ook buiten de logistiek, zoals OV) moet worden geborgd in het RAL; - Voor alle bovenstaande opgaven geldt: de Noord Nederlandse karakteristieken (grote afstanden, diffuse massa, noodzakelijkheid van koppeling met bijv. OV) spelen hierin een bepalende rol. - Duidelijkheid is gewenst over het op landsdelig niveau inzetten op HVO als transitiebrandstof.	Inhoudelijke actie: - Vanuit Noord-Nederlands perspectief in beeld brengen van specifieke eisen van logistieke partijen voor inzet waterstof en elektrische voertuigen. Parallel hiermee wordt de totale (potentiele) logistieke vraag naar waterstof/elektrische voertuigen in beeld gebracht en hoe deze zich verhoudt tot het aanbod van productie en aanbod van vulpunten en oplaadinfra. Programma-actie: - Borgen van afstemming tussen Agenda Logistiek en de brede waterstof opgave in NN (via RGA als trekker van de actielijn Logistiek).

Tabel 3. Thema Schonere kilometers

HOOFDSTUK 3: TOELICHTING PER ACTIELIJN; PROGRAMMAORGANISATIE (1)

	Conclusies per thema	Strategische acties per thema	Potentieel project Agenda 2021
Organisatie	- Logistiek is relatief goed belegd in de vier steden en de samenwerking is goed georganiseerd. Het thema is minder belegd bij provincie en kleinere steden. Mainports kunnen beter aansluiten bij de samenwerking; - Het thema logistiek is bij provincies indirect belegd via autonoom vervoer en energieinfra, en de directe opgave is vooral bij gemeenten belegd; - Bestaande samenwerkingen die specifiek gericht zijn op logistiek beperken zich vooral tot stedelijk niveau of zijn vooral gericht op vestigingsklimaat; - Er is veel activiteit op stadslogistiek. Buitenstedelijk is de waterstofopgave goed georganiseerd; - Logistiek relevante mobiliteitsprogramma's zijn Smart Mobility en in mindere mate Autonoom Vervoer. Er liggen interessante links maar de logistieke projecten die zijn opgenomen zijn niet heel concreet; - Los van lokale trajecten is er op bovenstedelijk / regionaal niveau beperkt gestandaardiseerd overleg met het bedrijfsleven. Ook wordt er – in tegenstelling tot andere regio's – niet gewerkt met logistiek makelaars. Het primaire bedrijfscontact loopt vooral via gemeentelijk niveau (logisch gezien mandaat van gemeente).	- Beter aansluiten kleinere gemeenten en mainports bij de opgave logistiek in Noord-Nederland; - De taakverdeling tussen overheden nader bepalen en structureren; - Op bovenstedelijk / regionaal niveau gestandaardiseerd overleg met bedrijfsleven organiseren. Het zou interessant kunnen zijn om een koplopersaanpak regionaal op te zetten (met behapbare frequentie) om ervaringen breder te kunnen delen (geografisch, modaliteiten); - Door projecten op te nemen in de Agenda Logistiek (waarbij logistieke business centraal staat in plaats van techniek) kunnen projecten concreter worden. Goede afstemming tussen programma's is daarbij noodzakelijk.	Programma-actie: - Primaire dagelijkse regie van de Agenda beleggen bij RGA, en daarnaast een projectgroep creëren die met regelmaat bijeenkomt waarin provincies, G4 en aantal kleinere gemeenten, vertegenwoordigende organisaties vanuit het bedrijfsleven (brancheorganisaties), vertegenwoordiging van mainports en vertegenwoordiging van onderwijs zitting hebben (contacten met individuele bedrijven lopen via lokale overheden); - Uitvoering geven en afstemming borgen op de koplopersaanpak in Groningen, Assen en Leeuwarden; - Het 2 maal per jaar organiseren van een brede bijeenkomst voor bedrijven / koplopers waarin netwerkopbouw en uitwisseling van (projectkennis) voorop staat.

Tabel 4. Thema Programmaorganisatie (1)

HOOFDSTUK 3: TOELICHTING PER ACTIELIJN; PROGRAMMAORGANISATIE (2)

	Conclusies per thema	Strategische acties per thema	Potentieel project Agenda 2021
Onderzoek & Onderwijs	- Onderwijs en onderzoek hebben – zeker in vergelijking met andere landsdelen - een goede plek binnen de pilots en initiatieven; - Er is een basis voor goede monitoring met onderwijsinstellingen die goed aangehaakt zijn, en ook voor het monitoren van de voortgang van projecten bestaat een goede basis (LogistiekNoord.nl).	- Er zou nadrukkelijker verbinding kunnen worden gezocht met nieuwe onderzoeksagenda Topsector Logistiek én uitvoeringsagenda Zero Emissie Stadslogistiek Rijk; - Een integrale monitoring van de transitievoortgang richting ZE Logistiek in 2030 zou verder uitgewerkt kunnen worden; - Projectvoortgang (en lessons learned) zouden via LogistiekNoord.nl concreter gedeeld kunnen worden.	Inhoudelijke actie: - Opstellen van een monitoringsplan i.o.m. kennisinstellingen waarin vorderingen richting einddoel (ZE 2035) worden gedocumenteerd; - Opstellen van duidelijk stappenplan (2020-2035) voor bedrijfsleven wanneer en waar (ZE-zones) welke voertuigen zijn toegestaan; - Opstellen communicatiestrategie voor LogistiekNoord.nl met aandacht voor verbreding naar “buitenstedelijk” en andere modaliteiten en de voortgang van projecten (en lessons learned) delen via deze site.
Communicatie	- Communicatie op het thema Logistiek kent een goede basis met de website logistieknoord.nl; - Noord-Nederland kent met de ambitie ZE 2035 een duidelijk ambitie. In de groten steden is dit ZE 2025. Het is zaak om eenduidig uit te dragen welke eis waar en wanneer geldt; - De landsdelige visie is een goede stap om eenduidig en helder Noord-Nederlands antwoord te formuleren op de vraag hoe de transitie naar zero emissie gerealiseerd wordt.	- Intensiveren gebruik LogistiekNoord.nl en verbreden naar buitenstedelijk en andere modaliteiten; - De uitkomsten van de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (waarbij duidelijkheid wordt geboden over overgangstermijnen voor bijvoorbeeld Euro6 en inzet van HVO) zou een expliciete plek moeten krijgen in de communicatie naar voertuigeigenaren; - Een duidelijke boodschap richting de rest van het land en de EU (lobby, subsidies) is belangrijk, ook om NN goed op de kaart te zetten (er gebeurt veel en veel goeds i.v.m. andere regio's en dat mag ook verteld worden).	Programma-actie: - Het borgen van programmastaf (regisseur, secretariaat, control) in de organisatie; - Het borgen van communicatie in de organisatie (inclusief aanvullend budget voor ondersteuning en facilitatie van bijeenkomsten); - Het borgen van aanvullend budget voor procesbegeleiding, onderzoek of operationele ondersteuning (los van inhoudelijke projecten).

Tabel 5. Thema Programmaorganisatie (2)

HOOFDSTUK 4: UITVOERINGSAGENDA 2021

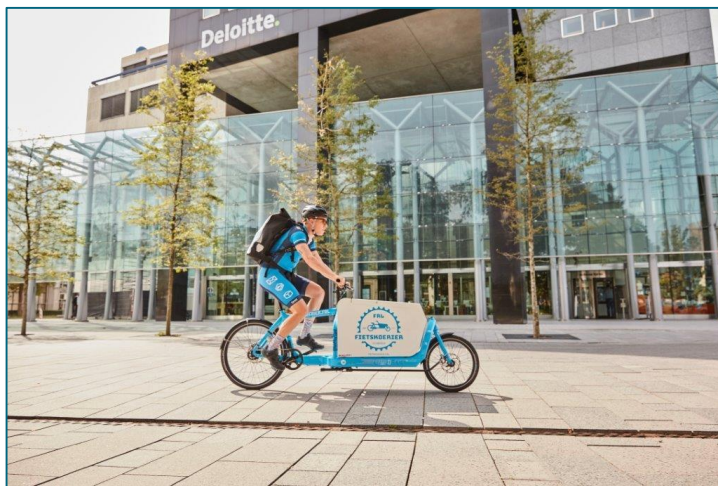
Werkwijze: van potentiële projecten naar projecten op de Uitvoeringsagenda 2021

In hoofdstuk 3 is een overzicht gegeven van potentiële projecten die een plek verdienen in de Agenda Logistiek in de komende jaren. In samenspraak met de primaire overheden in Noord-Nederland (gemeenten Assen, Groningen, Leeuwarden, Emmen, de 3 provincies en de Regio Groningen Assen (RGA)) is bepaald voor welke projecten er in 2021 concrete programmering en financiering beschikbaar komt. Deze projecten hebben een plek gekregen in de Uitvoeringsagenda 2021.

Overzicht en toelichting op de potentiële projecten

In Tabel 6 zijn de potentiële projecten afzonderlijk weergegeven. Hierin is per project aangegeven welke partijen primair betrokken zijn bij het project. Ook is het totaal geraamde budget voor 2021 weergegeven. Dit betreft het budget dat voor 2021 reeds gebudgetteerd is of hoogstwaarschijnlijk zal worden opgenomen in de begrotingen.

De projectselectie voor 2021 is bepaald op basis van de kennis van zaken begin oktober 2020.



HOOFDSTUK 4: UITVOERINGSAGENDA 2021

Project	Trekkende partijen (met begrote kosten 2021, excl. concerngerelateerde uren voor logistiek beleid)	Totaal budget 2021
Opstellen regeling toegangs- en ontheffingenbeleid	Groningen (60k), Assen (20k), Leeuwarden (20k), Emmen *	100k
Stappenplan (2020-2035) voor bedrijfsleven transitie en toegangsbeleid ZE	Groningen (2.5k), Assen (2.5k), Leeuwarden (2.5k), Emmen *	7.5k
ANPR-handhaving in binnensteden	Groningen (280k), Assen (150k), Leeuwarden (50k)	480k
Bedrijvenaankpak (koplopers en MKB)	Groningen (15k), Assen (5k), Leeuwarden (5k), Emmen *	25k
Inzichtelijk maken logistieke eisen waterstof/elektrische voertuigen Noord-NL	Provincies (ieder 5k)	15k
Leidraden en procesbegeleiding bundeling op deelstromen	Groningen (20k), Leeuwarden (5k), Assen (5k)	30k
In beeld brengen kansen voor modal shift (o.a. uitbreiding NewWays Drenthe)	Provincies (ieder 16.7k)	50k
Bundeling van goederen in perifere gebieden (o.a. Dronehub for Delivery, pakketkluizen)	Provincies (ieder 16.7k)	50k
Programmaorganisatie (procesmanagement, communicatie en onderzoek)	RGA (25k) Prov. Fryslân/Gem. Leeuwarden (12.5k)	37.5k
Totaal		795k

Tabel 6. Uitvoeringsagenda 2021

*Emmen is aangehaakt bij Agenda Logistiek Noord-NL en stelt momenteel de uitgangspunten voor logistiek vast via SPES. Eventueel vervolg en begrote kosten Emmen zijn afhankelijk van bestuurlijke besluitvorming die nog moet plaatsvinden

HOOFDSTUK 4: UITVOERINGSAGENDA 2021

Voorbeeldregeling toegangs- en ontheffingenbeleid

Er wordt een integrale (toepasbaar in alle gemeenten, groot en klein) voorbeeldregeling voor het toegangs- en ontheffingenbeleid voor logistiek ontwikkeld. Daarin is aandacht voor de wijze waarop ZE-voertuigen kunnen worden gestimuleerd (privileges en uiteindelijk ZE zones voor grote steden). Uitgangspunt is uniformiteit. Deze uniformiteit kan worden gespecificeerd naar type gemeenten (bijv. 4 grote gemeenten, middelgrote gemeenten, kleine gemeenten). De regeling wordt concreet vertaald (en mede vormgegeven) op basis van de specifieke regeling voor elk van de steden en zodanig opgesteld dat schaalvoordelen optreden. Schaalvoordelen die bovendien bruikbaar zijn voor andere steden die stap naar zero emissie willen maken.

Hiermee komt Noord-Nederland tot één eenduidige aanpak; dat helpt gemeenten (ook de kleinere gemeenten die zero emissie logistiek willen stimuleren, zoals Sneek, Dokkum of de Waddeneilanden) én biedt integraliteit en duidelijkheid aan het bedrijfsleven.

Stappenplan 2020-2035

Er wordt een duidelijk stappenplan (2020-2035) opgesteld voor het logistieke bedrijfsleven. Het stappenplan geeft duidelijkheid over wanneer en waar welke voertuigen zijn toegestaan. Het geeft wat betreft toegestane voertuigen een overzicht in tijd. De ZE zones in binnensteden spelen een centrale rol, in combinatie met (landelijke en regionale) overgangsregelingen (bijv. voor Euro6 voertuigen). De landsdelige vertaling van de uitvoeringsagenda ZE zones voor stadslogistiek is onderdeel van het

stappenplan. Het plan biedt ook helderheid voor wat betreft andere schone aandrijftechnieken (bijv. HVO) en hybride voertuigen. Tevens is er aandacht voor vaartuigen (denk aan privileges in havengelden).

Delen van kennis en ervaring met ANPR in binnensteden

Voor de gemeenten Groningen, Assen en Leeuwarden is het opzetten van handhaving (na de genomen politieke besluiten) de eerste stap die wordt genomen op weg naar realisatie van de ZE zone (Assen, Groningen) of autoluw gebied (alle 3 gemeenten). De wens om zones goed te kunnen handhaven komt zowel uit de lokale politiek als vanuit binnenstadgebruikers (bewoners, vervoerders). Juist om in de toekomst (op kortere termijn, maar zeker ook vanaf 2025) goed onderscheid te kunnen maken tussen wie wel en wie niet toegang krijgt tot het gebied is ANPR-handhaving een belangrijke randvoorwaarde. Zeker ook met het oog op maatwerk en overgangsregelingen voor diverse voertuigcategorieën. Om uiteindelijk tot een definitief invoeringsbesluit te komen moet er zicht komen op welk systeem er gebruikt gaat worden en wat de kosten hiervan zijn. De gemeenten Assen, Groningen en Leeuwarden hebben deze actie reeds opgenomen in hun plannen voor komende jaren; dat betreft reserveringen voor hardware/software en proceskosten.

Vanuit de Agenda Logistiek wordt er regie gevoerd op het proces om kennis en ervaring m.b.t. ANPR te delen. Daarbij worden ook andere gemeenten betrokken indien daarvoor interesse is.

HOOFDSTUK 4: UITVOERINGSAGENDA 2021

Bedrijvenaankpak

De bedrijvenaankpak die momenteel wordt gevolgd in Groningen, Assen en Leeuwarden wordt voortgezet en uitgebreid. Centraal hierin staat het betrekken van bedrijfsleven bij de ontwikkelingen richting ZE Stadslogistiek. Naast aandacht voor de koplopers (bedrijven die al schoon vervoeren) is er expliciet aandacht voor “de brede middenmoot”, in het bijzonder MKB-bedrijven met als doel deze groep ondernemers ook mee te nemen in de transitie naar zero emissie (gedragsbeïnvloeding). Naast bilaterale contacten met bedrijven staan bijeenkomsten (ca. 2 per jaar) per gemeente centraal. Daarnaast wordt met oog op de integrale, landsdelige aanpak tweemaal per jaar een brede bijeenkomst georganiseerd voor noordelijke bedrijven waarin netwerkopbouw en uitwisseling van (project)kennis voorop staat. In de bedrijvenaankpak krijgt ook de aanvraag van landelijke / Europese voertuigsubsidies een plek.

Inzichtelijk maken logistieke eisen waterstof/elektrische voertuigen Noord-Nederland

De logistiek in Noord-Nederland kent een ander profiel dan in dichtbevolkte gebieden zoals de Randstad. De afstanden zijn lang, er is minder logistieke “massa” per bestemmingsgebied (grootstedelijke agglomeraties) en de fijnverdeling in landelijke gebieden is diffuus. Dit brengt specifieke eisen met zich mee in de transitie naar waterstof en elektrisch. In dit project worden de specifieke eisen van logistieke partijen in beeld gebracht. Een beeld van de wensen en eisen van de logistieke sector m.b.t. transitiebrandstoffen is bijvangst. Parallel binnen dit project wordt de totale (potentiële) logistieke vraag naar waterstof/elektrische voertuigen in beeld gebracht. Deze wordt gerelateerd aan het (potentiële) aanbod van laadinfra en vulpunten. Daarmee ontstaat een beeld van de omvang en locatie van de logistieke verduurzamingsopgave.



HOOFDSTUK 4: UITVOERINGSAGENDA 2021

Leidraden voor de aanpak van bundeling

Er zijn op verschillende plekken in Noord-Nederland ervaringen opgedaan met bundeling van deelstromen. Deze ervaringen worden gebundeld in een leidraad. Per deelsegment wordt een leidraad opgesteld (o.a. bouw, horeca, facilitair, pakketten, afval). Daarbij is er specifieke aandacht voor MKB-ers en (zelfstandige) binnenstadondernemers en de wijze waarop zij hun activiteiten kunnen vormgeven voor een efficiëntere en schonere logistiek (i.h.b. in de ZE zones). Ook is er specifieke aandacht voor de mogelijke bundeling in perifere gebieden (karakteristiek voor Noord-Nederland).

Inzichtelijk maken van kansen voor modal shift

In dit project wordt inzichtelijk gemaakt waar (geografisch) en voor welke goederenstromen een modal shift van weg naar water (en spoor) kansrijk is in Noord-Nederland. De “modal shift” opgave is momenteel nog te abstract en kent te weinig focus. Door inzicht in waar kansen liggen kan in de toekomst gericht geïnvesteerd worden. Hierbij wordt de koppeling met emissieloze en slimme logistieke concepten gemaakt. Niet alleen bij de steden, maar ook in de periferie zijn kansen voor (uitbouwen van) bestaande corridors om zo slimmer te bundelen en minder kilometers op de weg te realiseren.

Een aantal stromen zijn specifiek voor Noord-Nederland interessant (grondstoffen, agrarisch, zuivel). Concreet kijken we ook naar de uitbreiding van NewWays Drenthe op landsdelig niveau. Het onderwerp autonoom goederenvervoer, waar eveneens kansen liggen voor Noord-Nederland wordt opgepakt binnen het Programma Autonoom Vervoer.

Bundeling van goederen in perifere gebieden

Een belangrijk deel van de logistieke verduurzaming zal plaats moeten vinden in de “perifere” kilometers; de levering van goederen en diensten in landelijk gebied. Heel concreet wordt daarbij de rol van drone-leveringen én het concept pakketkluizen onderzocht. Hierbij wordt voortgeborduurd op ervaringen die worden opgedaan op de dronehub Groningen Airport Eelde en recent geplaatste kluizen in Drenthe.

HOOFDSTUK 4: UITVOERINGSAGENDA 2021

Ontsluiten van toegangsinformatie

Er is veel behoefte om logistieke “toegangsinformatie” van steden en terreinen goed te ontsluiten. Hierbij moet worden gedacht aan zaken als venstertijden, ontheffingsmogelijkheden, LZV-toegankelijkheid, en dergelijke. Deze informatie zal voor Noord-Nederland worden geïnventariseerd en worden ontsloten. Dit is een actie die wordt opgepakt vanuit de digitaliseringsopgave. Rijk en regio werken samen om data uit het mobiliteitsdomein digitaal beschikbaar te stellen. Logistieke data is één van de hiervoor gedefinieerde 15 data-items. Voor de beschikbaarstelling en kwalitatieve en organisatorische borging wordt een regionaal datateam voor Noord-Nederland ingericht.

Opstellen communicatiestrategie voor LogistiekNoord.nl

De website LogistiekNoord.nl wordt dé primaire plek om projecten, nieuws en inspirerende voorbeelden te communiceren. Hiervoor zal een communicatiestrategie worden opgesteld. Hierin is aandacht voor verbreding naar “buitenstedelijke” logistiek en andere modaliteiten. De voortgang van projecten (en lessons learned) wordt gedeeld via deze site. De site wordt gehost vanuit programma-organisatie bij de RGA. In de op te stellen communicatiestrategie komt ook de hosting aan bod.

Opstellen van een monitoringsplan

De voortgang van de verduurzaming van de logistiek wordt gemonitord. Denkbare KPI's zijn aantal schone kilometers, het aantal elektrische emissievrije voertuigen in Noord-Nederland en het aantal laad-/ tankplekken voor de logistieke sector. Ook de totale verdeling over de modaliteiten zou een maatstaf kunnen worden. Samenwerking met kennisinstellingen is denkbaar, evenals samenwerking met het eerder genoemde digitaliseringstraject. De monitoringsopgave speelt niet alleen in Noord-Nederland. Daarom wordt waar mogelijk aangehaakt op landelijke monitoringsinitiatieven.

HOOFDSTUK 4: UITVOERINGSAGENDA 2021

Programmaorganisatie

Voorstel is dat RGA de coördinatie van de Agenda Logistiek op zich neemt voor de periode 2021-2023. RGA verantwoordt de werkzaamheden, rapportages enz. aan het DO MIRT (directeurenoverleg) via de reguliere overlegcycli.

In de projectregie bij RGA is voor 2021 ruimte voor:

- Programmaleider: 0,4 fte (40k)
- Communicatie: 0,1 fte + operationeel budget voor media en facilitatie bijeenkomsten (25k)
- Onderzoeksbudget en monitoring (10k)

Het voorstel is om de huidige werkgroep van de 3 provinciale hoofdsteden (Groningen, Assen, Leeuwarden) uit te bouwen door de agendaleden van de provincies en de gemeente Emmen permanent aan te laten schuiven. De opgaven zijn namelijk ook groter en meer dan alleen maar zero emissie binnensteden. En juist op aantal vlakken van logistiek liggen er ook buiten de steden kansen, mogelijkheden of opgaven. En zijn er raakvlakken met een aantal beleidslijnen of actielijnen die ook/ vooral (mede) vanuit de provincies worden uitgevoerd (schoner/ laadinfra/ waterstof).

Het vertegenwoordigd bedrijfsleven wordt ook uitgenodigd bij de werkgroep. Dit zijn in ieder geval TLN en EVOFenedex. Daarnaast schuiven op uitnodiging de kennisinstellingen (RuG en Stenden Hogeschool – allen agendalid) aan. Hetzelfde geldt voor kleinere gemeenten die gerelateerd zijn aan een van de projecten.

Tweemaal per jaar vindt een brede bijeenkomst plaats voor geïnteresseerde bedrijven en overheden waarin de lopende projecten (of ander logistiek nieuws) wordt gedeeld.

Afstemming met andere opgaven

Bij verschillende projecten liggen er nauwe relaties met andere opgaven in het noorden. In principe verloopt de afstemming via de Regio Groningen Assen (RGA). De RGA is op dit moment tevens regiovoerder op een aantal van deze projecten, dat betreft:

RGA coördineert het landsdelige smart mobility overleg. Niet alleen de digitalisering in opgave staat hier op de agenda, maar ook andere ‘slimme’ trajecten zoals iVRI's, MaaS, deelmobiliteit en autonoom vervoer.

Ook de Provincies voeren regie op een aantal relevante plannen en beleidskaders. Bij hen is de borging van de Agenda Logistiek belegd met betrekking tot:

- Regionale Mobiliteitsplannen
- Regionale Agenda Laadinfrastructuur
- Investeringsagenda Waterstof Noord-Nederland
- @North, programma autonoom vervoer
- MaaSpilot Groningen-Drenthe

COLOFON

Dit rapport is opgesteld door

Erik Regterschot (Royal HaskoningDHV)
Klaas Yde Haarsma (Royal HaskoningDHV)
Marin Epema (Royal HaskoningDHV)
Jeroen Jansen (Neroa)

Opdrachtgever

Paul Kamps (Regio Groningen Assen)

Datum: 28 oktober 2020

Kenmerk: Agenda Logistiek Noord-Nederland

BIJLAGEN

- Toelichting Samenwerking Slimme en Duurzame Mobiliteit
- Achtergronddocument (analyse, strategische acties) (als aparte bijlage toegevoegd)
- Projectenlijst (als aparte bijlage toegevoegd)
- Toelichting op gevolgde werkwijze, incl:
 - Beschrijving proces (projectgroep, klankbord)
 - Geïnterviewde personen
 - Aanwezigen bij klankbordgroepen
- Aanvraag cofinanciering BO MIRT



Bijlage 1. Toelichting Samenwerking Slimme en Duurzame Mobiliteit Noord-Nederland

In de 'Samenwerking Slimme en Duurzame Mobiliteit in Noord-Nederland' is de gezamenlijke ambitie voor emissieloze mobiliteit in 2035 geformuleerd. Door middel van deze Noord-Nederlandse samenwerking willen de provincies Drenthe, Fryslân en Groningen en de gemeenten Assen, Emmen, Groningen en Leeuwarden samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) haar ambities op het gebied van duurzame mobiliteit kracht bij zetten. Met het formuleren van de gezamenlijke ambitie voor emissieloze mobiliteit en een pakket aan acties en maatregelen op de korte termijn halen deelnemende partijen de klimaatdoelen dichterbij.

De thema's waar Noord-Nederland de komende periode aan wil werken zijn in Tabel 7 opgesomd.

	Thema
1	Slimme mobiliteit
2	Ketenmobiliteit
3	Logistiek / Goederenvervoer
4	Stakeholders / werkgevers / scholen
5	Fiets
6	Deelauto
7	Parkeerbeleid
8	Voorzien in basisinfra energie
9	Vergroenen infra
10	Versterken OV
11	Vergroenen OV
12	Vergroenen Waddenveren / water
13	Vergroenen wagenparken

Tabel 7. Thema's waaraan er in de komende periode wordt gewerkt

Bijlage 2. Achtergronddocumenten met analyse en strategische acties

- *Als aparte bijlage toegevoegd*

Bijlage 3. Projectenlijst

- *Als aparte bijlage toegevoegd*

Bijlage 4. Toelichting op gevolgde werkwijze

Inhoudsopgave

- a. Beschrijving proces (projectgroep, klankbordgroep)
- b. Aanwezig zijn bij klankbordsessies
- c. Geïnterviewde personen

Bijlage 4. Toelichting op gevolgde werkwijze

Beschrijving proces

Er is gestart met een uitgebreide deskresearch naar lopende plannen en projecten op het gebied van logistiek in Noord-Nederland. Daarnaast zijn diverse interviews afgenomen met relevante personen en partijen (zie tabel 9). Dit heeft geresulteerd in een actueel overzicht van lopende en geplande projecten die in meer of mindere mate bijdragen aan de verduurzaming van logistiek. Deze lijst is opgenomen als bijlage 3.

In overleg met de kerngroep (bij aanvang 3 provinciehoofdsteden, uitgebreid met Emmen en 3 provincies), de klankbordgroep (brede vertegenwoordiging van publieke partijen, brancheorganisaties logistieke sector en kennisinstellingen) en in bilaterale (vervolg)gesprekken met kennisinstellingen, private partijen en mainports zijn de projecten aangevuld. Daarnaast zijn de hoofdlijnen van de Agenda opgesteld. De samenstelling van deze kerngroep en de leden van de aan de klankbordgroep opgenomen Tabel 8.

Op basis van projectenlijst is een analyse uitgevoerd door RoyalHaskoningDHV, mede op basis van diverse verdiepende interviews. De analyse heeft geleid tot conclusies per thema. Deze conclusies zijn getoetst en aangevuld in samenspraak met de klankbordgroep en doorvertaald naar acties en concrete projecten.

Bijlage 4. Toelichting op gevolgde werkwijze

Kerngroep, klankbordgroep en geïnterviewde personen

De kerngroep bestond bij het begin van het traject uit de 3 provinciehoofdsteden, RGA, Royal HaskoningDHV, en Neroa. In de loop van het traject is de kerngroep uitgebreid met Emmen en de drie provincies.

De klankbordgroep bestaat uit de kerngroep plus kennisinstellingen en brancheorganisaties. Met de leden van de klankbordgroep zijn ook bilateraal interviews gehouden. Daarnaast zijn nog meerdere aanvullende interviews gehouden. Tabel 8 laat de leden van de klankbordgroep zien.

Naam	Organisatie
Paul Kamps, Sandra Knoop	Regio Groningen-Assen
Erik Regterschot, Klaas Yde Haarsma	Royal HaskoningDHV
Jeroen Jansen	Neroa
Sjouke van der Vlugt	Gemeente Groningen
Thomas Otterman	Gemeente Assen
Hayo van der Meer	Gemeente Leeuwarden
Francoise van den Broek, Ulco de Vries, Irene Schuurman-Vernes,	Gemeente Emmen
Ina Molenaar	Provincie Groningen
Judith Porsius, Hendrik Jellema*, Robert Huijgen*, Klaas Rozendal*	Provincie Fryslân
Ina Roelfs	Provincie Drenthe
Paul Buijs*	Rijksuniversiteit Groningen
Matthias Olthaar	NHL Stenden Hogeschool
Marcel Ubels	TLN
Julian Mensies**	EVOFenedex

Tabel 8. Leden klankbordgroep

*alleen bij eerste klankbordsessie aanwezig

**niet aanwezig bij sessies, wel lid en bilateraal gesproken

Bijlage 4. Toelichting op gevolgde werkwijze

Naam	Organisatie	Naam	Organisatie
Paul Kamps	Regio Groningen-Assen	Esther Knabben	Clean Energy Hubs
Sjouke van der Vlugt	Gemeente Groningen	Robert van Tuinen, Jildou Posthuma	Groningen Seaports
Thomas Otterman	Gemeente Assen	Paul Pot, Mariet Tefi-Dontje	Port of Harlingen en Ports of Fryslân
Hayo van der Meer	Gemeente Leeuwarden	Luuk Meijer en Max Cornelissen	SAC Groningen
Francoise van den Broek, Ulco de Vries, Irene Schuurman-Vernes	Gemeente Emmen	Sandor Greving, Jan de Jong	Koplopersgroep Groningen
Ina Molenaar	Provincie Groningen	Harm Koopman	Koopman TransMission
Judith Porsius, Paul Nijland	Provincie Fryslân	Sjouke Vogelzang	Sluyter Logistics
Ina Roelfs	Provincie Drenthe	Marinus Hol	Bidfood
Paul Buijs (Ass. Professor Sustainable Logistics)	Rijksuniversiteit Groningen	Edward Doorten	Green Planet Pesse
Matthias Olthaar (Lector Green Logistics)	NHL Stenden Hogeschool	Rene Pare	DHL
Marcel Ubels	TLN	Rolf Jansma en Eduard Veen	PostNL
Julian Mensies	EVOFenedex		
Kees Jan Roodbergen (Professor of Quantitative Logistics)	Rijksuniversiteit Groningen		
Margriet Stel, Janet Veldstra (coördinator SMILES-project)	Rijksuniversiteit Groningen		
Wytze Rijke	Top Dutch Logistics en Technologiecentrum Noord-NL		

Tabel 9. Lijst geïnterviewde personen

Bijlage 5: Aanvraag cofinanciering BO MIRT

Context

In de BO MIRT-afspraken voor 2019 is het volgende opgenomen:

Rijk en regio spreken in het kader van de werkagenda Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit af een Plan van Aanpak op te stellen voor een integrale landsdelige logistieke aanpak gericht op bereikbaarheid en duurzaamheid en waarvan het opstellen van een landsdelige vertaling van de uitvoeringsagenda ZE zones voor stadslogistiek een onderdeel is.

De Agenda Logistiek Noord-Nederland is hiervan het resultaat.

Specifiek is het volgende opgenomen over Stadslogistiek:

Het landsdeel Noord-Nederland streeft naar het instellen van een ZE zone voor stadslogistiek in minimaal 4 gemeenten in 2025 en ondersteunt de gemeenten met deze ambitie;

Voor het invoeren van ZE zones in de grote steden in het landsdeel Noord zullen Rijk en regio gezamenlijk werken aan het opstellen van een landsdelige vertaling van de nationale uitvoeringsagenda voor de periode 2020-2025;

Onderdeel hiervan is het ontwikkelen van een stappenplan ter ondersteuning van de gemeenten en bedrijven op strategisch niveau bij het invoeren van ZE zones en het verrichten van de noodzakelijke onderzoeken en daaruit volgende acties om direct betrokkenen te helpen op regionaal niveau om tot invoering van deze zones te komen.

Overzicht en toelichting op de potentiële projecten

In Tabel 10 zijn de projectvoorstellen weergegeven. Voor elk project is in kolom 2 aangegeven wie de trekkende partijen zijn en hoe de huidige financiering voor 2021 is opgebouwd. Het gaat hierbij om (het deel van) de projecten die passen bij het MIRT (excl. concerngerelateerde bedragen). In sommige gevallen (ANPR) is het totale budget (zie tabel 6) groter dan die MIRT-gerelateerde budget. Kolom 3 geeft de totale bijdrage van de regio weer voor deze MIRT-gerelateerde projecten. In kolom 4 wordt de aangevraagde bijdrage van het Rijk excl. BTW vermeld en in kolom 5 incl. BTW.

Bijlage 5: Aanvraag cofinanciering BO MIRT

Project	Trekkende partijen (en eigen bijdrage)**	Bijdrage Regio	Aan te vragen bijdrage Rijk BO MIRT (excl. BTW)	Aan te vragen bijdrage Rijk BO MIRT (incl. BTW)
Opstellen regeling toegangs- en ontheffingenbeleid	Groningen (60k), Assen (20k), Leeuwarden (20k), Emmen *	100k	100k	121k
Stappenplan (2020-2035) voor bedrijfsleven transitie en toegangsbeleid ZE	Groningen (2.5k), Assen (2.5k), Leeuwarden (2.5k), Emmen *	7.5k	7.5k	9,1k
Procesregie Noord-NL voor ANPR-handhaving in binnensteden	Groningen (100k), Assen (60k), Leeuwarden (30k)	190k	90k	108,9k
Bedrijvenaankpak (koplopers en MKB)	Groningen (15k), Assen (5k), Leeuwarden (5k), Emmen *	25k	25k	30k
Inzichtelijk maken logistieke eisen waterstof/elektrische voertuigen Noord-NL	Provincies (ieder 3.3k)	10k	10k	12,1k
Leidraden en procesbegeleiding bundeling op deelstromen	Groningen (20k), Leeuwarden (5k), Assen (5k)	30k	30k	36,3k
In beeld brengen kansen voor modal shift (o.a. uitbreiding NewWays Drenthe)	Provincies (ieder 16.7k)	50k	50k	60,5k
Bundeling van goederen in perifere gebieden (o.a. Dronehub for Delivery, pakketkluisen)	Provincies (ieder 16.7k)	50k	50k	60,5k
Programmaorganisatie (procesmanagement, communicatie en onderzoek) 2021-2022	2021: RGA (25k) Prov. Fryslân /Gem. Leeuwarden (12.5k) 2022: RGA (33,9k)	71,4k	71,4k	86,4k
Totaal		533,9k	433,9k	525k

Tabel 10: MIRT aanvraag 2021

*Emmen is aangehaakt bij Agenda Logistiek Noord-NL en stelt momenteel de uitgangspunten voor logistiek vast via SPES. Eventueel vervolg en bijdrage Emmen is afhankelijk van bestuurlijke besluitvorming die nog moet plaatsvinden.

**In deze tabel wordt alleen het budget genoemd dat gerelateerd is aan de voor het MIRT relevante werkzaamheden. Het is een uitsnede van de uitvoeringsagenda 2021 (tabel 6), waarin het totale budget genoemd staat.