

RAPPORT

Samenwerkingsagenda Logistiek in de Metropoolregio Amsterdam

CONCEPT

Klant: Vervoerregio Amsterdam, namens de partijen in het MRA Platform Mobiliteit

Referentie: T&PBF5280R001D01

Versie: 01/Concept

Datum: 6 september 2018



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Samenwerkingsagenda Logistiek
in de Metropoolregio Amsterdam
Ondertitel: Logistiek MRA
Referentie: T&PBF5280R001D01
Versie: 01/Concept
Datum: 6 september 2018
Projectnaam: MRA Logistiek
Projectnummer: BF5280
Auteur(s): Jasper Homrighausen, Niels Tijhuis, Cathelijne Hermans

Opgesteld door: _____

Gecontroleerd door: _____

Datum/Initialen: _____

Goedgekeurd door: _____

Datum/Initialen: _____

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

	Managementsamenvatting	3
1	Inleiding	5
2	Logistieke opgaven in de MRA	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Trends en ontwikkelingen	9
2.3	Logistieke opgaven en doelen	10
3	Huidige situatie en kansen per logistieke stroom	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Generieke opgaven voor logistiek in de MRA	11
3.3	Mainportlogistiek	12
3.4	Bouwlogistiek	12
3.5	Stedelijke distributie	13
4	Organisatie en vervolg	15
4.1	Inleiding	15
4.2	Behoeften van stakeholders	15
4.3	Netwerkregisseur	15
4.4	Voorstel voor organisatie	17

Managementsamenvatting

Aanleiding

De MRA Actie-Agenda vraagt om een regionale bereikbaarheidsagenda voor goederen met aandacht voor efficiënte en schone stedelijke distributie met zo min mogelijk hinder. De Vervoerregio Amsterdam werkt in navolging hiervan samen met andere MRA-partners, bedrijfsleven en kennisinstellingen aan een Samenwerkingsagenda Logistiek voor de MRA.

De eerste stap op weg naar deze agenda was een koersdocument, met ambities, trends en ontwikkelingen, de huidige stand van zaken en de opgaven voor logistiek in de MRA. Die opgaven zijn:

- Passende ruimte voor schakels uit de logistieke ketens;
- Het efficiënter faciliteren van logistieke stromen, en
- Stillere, schonere en veiligere vervoersbewegingen.

Het koersdocument richt zich op de stromen mainportlogistiek, bouwlogistiek en stedelijke distributie. Het eindigt met aanbevelingen om opgaven gericht uit te werken, meer samenhang en focus aan te brengen, te zorgen voor het ontwikkelen en delen van kennis en te zorgen voor uitwisseling tussen logistieke initiatieven.

Uitwerking aanbevelingen

De voorliggende rapportage bevat de uitwerking van deze aanbevelingen en is opgesteld na sessies per stroom en interviews met de belangrijkste stakeholders. De opgaven per stroom laten het volgende beeld zien:

- Mainportlogistiek:
 - Hoge organisatiegraad
 - Grote marktpartijen bepalen logistieke proces
 - Toenemend aantal innovatieve initiatieven rond bundeling en multimodaliteit
 - Kans: verbinden en opschalen van initiatieven
- Bouwlogistiek:
 - Enorme bouwopgave in de MRA, veel efficiencywinst mogelijk (tot 40% minder vervoersbewegingen)
 - Relatief veel sturingsmogelijkheden vanuit overheid
 - Pilots op het gebied van multimodaliteit en bundeling
 - Gebrek aan afstemming en samenwerking binnen de keten
 - Kans: logistiek opnemen in ruimtelijke plannen, meer samenhang aanbrengen tussen pilots en meer vervoer over water
- Stedelijke distributie:
 - Veelheid aan lopende initiatieven
 - Gefragmenteerde markt (veel verschillende stromen en stakeholders met uiteenlopende belangen)
 - Afstemming, richting geven en kennisdeling van belang
 - Green Deal ZES belangrijk vehikel
 - Kans: kaders stellen vanuit de overheid, vraag gestuurde cargohubs

Netwerkregisseur

Stakeholders hebben behoefte aan een **netwerkregisseur**, één aanspreekpunt op logistiek gebied in de MRA. De netwerkregisseur gaat verder waar dit document ophoudt en gaat aan de slag met de volgende zaken:

- **Verbinden:** spin in het logistieke web.
Acties: kennismaking met relevante stakeholders en platforms, aanhaking bij relevante platforms, ophalen van informatie over studies, onderzoeken en interventies, actief delen en ontsluiten van deze informatie.
- **Weten:** het identificeren van kennisvragen en ervoor zorgen dat deze worden opgepakt.
Acties: basisinformatie logistiek in MRA op orde, gezamenlijke MRA-kennisagenda logistiek, kennis ontsluiten en delen.
- **Doen:** leren door te doen. Pilots aanjagen en ervaringen uitwisselen.
Acties: Invulling geven aan de logistieke acties uit het MRA-programma Smart Mobility, deelname in publiek-private consortia rond living labs zoals GALA-lab en Floriade (bouwlogistiek)
- **Zien:** een integrale blik op logistiek.
Acties: aansluiting met Europa (o.a. subsidies binnenhalen), aansluiting met landelijke niveau (o.a. vrachttax), aansluiting met visies MRA-overheden om logistiek een prominentere plek te geven, aanhaking met (partijen uit) de Tafel R&I van de Amsterdam Logistics Board

Aanbevelingen voor organisatie

De belangrijkste aanbeveling is dan ook om een netwerkregisseur Logistiek voor de MRA aan te stellen. Om impact te kunnen maken is er naast deze regisseur ook budget voor ondersteuning en aanjaagbudget nodig. De geschatte kosten voor regisseur, ondersteuning en aanjaagbudget zijn circa €400.000 per jaar.

Voorstel is dat de netwerkregisseur in eerste instantie voor een periode van twee jaar aan de slag gaat. Bij een positieve evaluatie kan het werk van de netwerkregisseur voor een langere periode worden voortgezet. Per jaar zal er een werkprogramma worden gemaakt.

Inhoudelijk en qua activiteiten is er veel overlap met het MRA programma Smart Mobility 2018-2022. De aanbeveling is dan ook om te verkennen of de netwerkregisseur aansluiting kan zoeken bij dit programma. Voor de ondersteuning en het aanjaagbudget kan deels gebruik worden gemaakt van de financiële middelen uit het MRA-programma smart mobility.

1 Inleiding

'In het kort'

- De MRA Actie-Agenda vraagt om een regionale bereikbaarheidsagenda voor goederen met aandacht voor efficiënte en schone stedelijke distributie met zo min mogelijk hinder.
- De Vervoerregio Amsterdam werkt in navolging hiervan samen met andere MRA-partners, bedrijfsleven en kennisinstellingen aan een Samenwerkingsagenda Logistiek voor de MRA.
- De eerste stap op weg naar deze agenda is een koersdocument, met de ambities, trends en ontwikkelingen en de huidige situatie van de logistiek in de MRA.
- Het Koersdocument gaat ook in op de opgaven voor logistiek in de MRA en focust zich op de stromen mainportlogistiek, bouwlogistiek en stedelijke distributie.
- Het Koersdocument eindigt met de aanbevelingen om:
 - Opgaven gericht uit te werken;
 - Meer samenhang en focus aan te brengen;
 - Zorgen voor het ontwikkelen en delen van kennis;
 - Zorgen voor uitwisseling tussen logistieke initiatieven.
- De huidige rapportage gaat in op de uitwerking van deze aanbevelingen.

Aanleiding

In de Actie-Agenda 2016-2020 Metropoolregio Amsterdam staan twee logistieke acties: 5.4 en 5.9, die zijn samengevoegd tot de volgende actie: 'Opstellen van een regionale bereikbaarheidsagenda voor goederen, waarbij ook nadrukkelijk aandacht is voor efficiënte en schone stedelijke distributie met zo min mogelijk hinder'. Het Platform Mobiliteit¹ Metropoolregio Amsterdam is trekker van beide acties (bestuurlijk trekker: Sharon Dijksma namens de Vervoerregio Amsterdam), samen met Cora-Yfke Sikkema (gemeente Haarlem) en Raymond van Haften (gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude). De Vervoerregio Amsterdam pakt de uitvoering hiervan namens de trekkers op. Royal HaskoningDHV ondersteunt hierbij.

Relevantie van een Samenwerkingsagenda Logistiek

Het opstellen van een MRA Samenwerkingsagenda Logistiek is om verschillende redenen relevant. Om te beginnen zijn er maatschappelijke ontwikkelingen die zorgen voor forse groei (bevolking, mobiliteit) aan de ene kant en toenemende schaarste (ruimte, leefbaarheid, human capital) aan de andere kant. Daarnaast zijn er in de regio tientallen bestaande initiatieven op logistiek gebied, met weinig focus, beperkte samenhang en gedeeltelijke overlap. Er zijn fundamentele veranderingen in de (samenwerking in de) logistiek nodig om de Metropoolregio Amsterdam (MRA) leefbaar en economisch vitaal te houden.

Eerste stap: Koersdocument

In de tweede helft van 2017 zijn, met behulp van verschillende stakeholders, de ambities, relevante trends en ontwikkelingen en de huidige situatie van de logistiek in de MRA in kaart gebracht. Op basis daarvan zijn de opgaven voor logistiek in de MRA geformuleerd en is op basis van omvang en stuurbaarheid gekozen voor een focus op de stromen mainportlogistiek, bouwlogistiek en stedelijke distributie. Deze zaken zijn beschreven in het Koersdocument 'Op weg naar een agenda logistiek voor de MRA', dat in november 2017 is voorgelegd aan het Directeuren Overleg van het Platform Mobiliteit. Het Koersdocument eindigde met de aanbevelingen om logistiek in de MRA te versterken door:

¹ Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, gemeente Almere, gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, Provincie Flevoland

- Opgaven gericht uit te werken met aandacht voor de ruimtelijke opgaven in de MRA, de verbinding met personenmobiliteit, de verschillende schaalniveaus, de belangrijkste stromen en de juiste rolverdeling tussen partijen;
- Meer samenhang en focus aan te brengen, door betere coördinatie van bestaande en toekomstige initiatieven en door betere samenwerking tussen overheden, kennisinstellingen en bedrijfsleven;
- Zorgen voor het ontwikkelen en delen van kennis over het logistieke systeem en technologische ontwikkelingen;
- Zorgen voor uitwisseling tussen logistieke initiatieven, enerzijds om te leren en anderzijds om initiatieven breder toepasbaar te maken.

Huidige rapportage

Begin 2018 is gestart met een nadere uitwerking van deze aanbevelingen. Dat is gedaan door per logistieke stroom verdiepende sessies te organiseren en door één op één gesprekken te voeren met de belangrijkste stakeholders over hun behoeften op het gebied van samenwerking in de logistiek. In het volgende hoofdstuk worden de logistieke opgaven in de MRA geanalyseerd. Vertrekpunten zijn de voornaamste trends en ontwikkelingen en de belangrijkste logistieke opgaven in de MRA die daaruit voortkomen. Hoofdstuk 3 geeft voor drie logistieke stromen – mainportlogistiek, bouwlogistiek en stedelijke distributie – inzicht in de huidige situatie in relatie tot de belangrijkste opgaven en zet op basis hiervan de voornaamste kansen en uitdagingen uiteen. Hoofdstuk 4, tot slot, legt de brug tussen de inhoudelijke bevindingen en een advies voor de vormgeving en organisatie van de agenda.

Het streven naar samenhang, focus en efficiency staat in dit proces centraal. Dat betekent dat we ons niet richten op het oprichten van nieuwe overlegorganen, organisatievormen of programma's maar juist zoveel mogelijk aansluiting zoeken bij bestaande initiatieven. Daarmee zien we dit document als een startpunt in plaats van een eindpunt. Op basis van deze verkenning kan vervolgens ingezet worden op het aanvullen van het overzicht, het aanbrenge van prioritering, en gericht opzetten van efficiëntere samenwerking en het beter verbinden van bestaande initiatieven en partijen zodat logistiek waarde toevoegt aan de MRA en bijdraagt aan het behalen van haar ambities.

2 Logistieke opgaven in de MRA

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk grijpt eerst kort terug op de bevindingen uit het koersdocument. Vervolgens worden de logistieke opgaven in de MRA nader uitgewerkt.

'In het kort'

- De belangrijkste mondiale trends en ontwikkelingen zijn:
 - Demografische veranderingen
 - Veranderende machtsverhoudingen
 - Verstedelijking
 - Klimaatverandering en grondstoffen schaarste
 - Technologische veranderingen
- Deze trends en ontwikkelingen zullen ook op de MRA en haar logistieke sector impact hebben en vragen in het bijzonder om:
 - Passende ruimte voor schakels uit de logistieke ketens
 - Het efficiënter faciliteren van logistieke stromen, en
 - Stillere, schonere en veiligere vervoersbewegingen
- Deze samenwerkingsagenda faciliteert dit voor de volgende drie voornaamste logistieke stromen:
 - Mainportlogistiek (in hoge mate georganiseerd)
 - Bouwlogistiek (urgentie en eigenaarschap ontbreken nog, afstemming en samenwerking zijn van groot belang)
 - Stedelijke distributie (veel initiatieven maar gebrek aan overzicht en afstemming)

Koersdocument

Het koersdocument begint met de ambitie van de MRA op gebied van logistiek. De overall ambitie van de MRA is om een internationaal concurrerende regio te zijn. In de Strategische Visie Mobiliteit MRA is deze ambitie als volgt uitgewerkt:

- Economische en sociale ontwikkeling: de regio is concurrerend en innovatief;
- Leefkwaliteit: voldoende aantrekkelijke plekken voor activiteiten, zorg voor het welzijn van haar bewoners en bezoekers;
- Duurzaamheid: beperking van grondstoffengebruik, zorg voor schoner en hernieuwbaar energie- en materiaalgebruik, visie op de lange termijn en kansen voor iedereen.

Logistiek in de MRA

Er bestaat niet zoiets als dé logistiek in de MRA. De regio kent verschillende logistieke stromen, waarvan onderstaande figuur een eerste indruk geeft. De dynamiek en de druk op de ruimte variëren per deelgebied. De logistieke opgaven hangen daarmee samen: de binnenstad van Haarlem heeft te maken met andere logistieke uitdagingen dan Schiphol en de vervoersvraag op de A10 is anders dan in het landelijk gebied.



Figuur 1 - Logistieke stromen in en door de MRA. Bron: Tafel Ruimte & Infra

De MRA beschikt over een sterke en diverse economie met hoogwaardige logistieke dienstverlening, die de regio tot belangrijke draaischijf in de wereldeconomie maakt. In de regio liggen de belangrijke (inter)nationale logistieke hubs Schiphol, de Amsterdamse Haven, Greenport Aalsmeer, Tata Steel en Lelystad Airport en Flevokust.

De toekomstbestendigheid van de logistieke netwerken van deze hubs is van essentieel belang voor de internationale concurrentiepositie van de MRA. Logistiek zorgt er ook voor dat de regionale bloedsomloop op gang blijft: als de belangrijkste economische dragers niet bevoorrad worden staat de regio letterlijk stil. Innovatie van de logistiek is cruciaal om concurrerend te blijven en om oplossingen te bieden voor de grote uitdagingen waar de MRA zich voor gesteld ziet.

Die uitdagingen manifesteren zich op verschillende vlakken, te beginnen met de toenemende druk op de ruimte. Zowel de bevolking als de economie in de MRA nemen toe. Mede hierdoor groeit de behoefte aan mobiliteit, zowel vanuit personen- als uit goederenvervoer. De ruimte is schaars en dit heeft ingrijpende consequenties voor de logistiek. Tegelijkertijd wordt de consument steeds veeleisender, gaat meer bestellen via internet en verwacht dat bestelde goederen snel en op tijd worden bezorgd. De transitie naar een circulaire economie zorgt voor meer lokale recycling en hergebruik en meer lokale goederenstromen. Belangrijke ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid zijn de elektrificatie van voertuigen en zero emissie transport. Technologische ontwikkelingen, zoals zelfrijdend vervoer, slimme verkeerslichten en andere data- en ICT-toepassingen, bieden samen met nieuwe vervoersconcepten, zoals de e-bike en slimme concepten voor de last mile, kansen om de logistiek slimmer en efficiënter te maken. Tegelijkertijd hebben ze consequenties voor de inrichting van de openbare ruimte en de verschillende modaliteiten.

2.2 Trends en ontwikkelingen

Er zijn vijf belangrijke mondiale megatrends die significante impact (gaan) hebben op onze samenleving (figuur 2). Hieronder zijn deze megatrends en hun verwachte impact binnen de MRA beknopt beschreven.



Figuur 2 - Megatrends

Demografische veranderingen

Een belangrijke demografische verandering is dat de bevolking groeit en vergrijsd, wat gevolgen heeft voor o.a. verplaatsingsgedrag, de arbeidsmarkt en de consumentenvraag. Daarnaast zorgt de wereldwijde toename van zowel de gemiddelde leeftijd als de welvaart ervoor dat het toerisme toeneemt en het transport van goederen groeit, waardoor de druk op de infrastructuur toeneemt. Net als veel andere sectoren heeft de logistieke sector te kampen met een tekort aan arbeidskrachten (o.a. goed opgeleide chauffeurs en ritplanners) onder invloed van vergrijzing en economische groei. Dit maakt inzet op ontwikkeling van kennis en talent voor alle logistieke stromen een belangrijk aandachtspunt.

Verschuiving machtsverhoudingen

Een tweede ontwikkeling waar rekening mee gehouden moet worden is de verschuiving van de machtsverhoudingen tussen overheden, bedrijfsleven en burgers. De recente ontwikkelingen rondom Airbnb laten dit goed zien: de markt zorgt voor innovatie en disruptie in een bestaande sector en plaatst de overheid buiten spel. Ook binnen de logistiek veranderen de verhoudingen, bijvoorbeeld doordat partijen als Amazon in toenemende mate de gehele logistieke keten zelf organiseren.

Verstedelijking

De groei van de bevolking in de MRA is deels het gevolg van verstedelijking en leidt tot een aanzienlijke bouw- en transformatieopgave in de komende decennia. Er komen zo'n 250.000 woningen bij in de MRA, waarvan ongeveer een kwart is gepland op plekken waar zich nu bedrijventerreinen bevinden. Dat betekent onder andere dat de daar gevestigde bedrijven nieuwe ruimte nodig hebben. Het vervoer van bouwmaterialen door de regio zorgt voor meer druk op de bestaande infrastructuur. Diezelfde infrastructuur wordt ook onder druk gezet doordat er meer mensen en meer goederen vervoerd moeten worden. Denk daarbij aan bevoorrading van winkels en pakketbezorging aan huis tot het afvoeren van afval- en/of grondstoffen.

Klimaatverandering en grondstoffen schaarste

De vraag naar steeds schaarser wordende grondstoffen en energiebronnen neemt, onder invloed van bevolkings- en economische groei, steeds verder toe. Daarbij zullen de gevolgen van klimaatverandering steeds groter en zichtbaarder worden, wat een verhoogde urgentie met zich meebrengt om op een meer duurzame wijze te wonen, consumeren, verplaatsen en transporteren. Naast de inzet op schonere voertuigen, het sluiten van kringlopen, en meer lokale en decentrale duurzame energievoorzieningen, betekent dit ook dat wet- en regelgeving in toenemende mate aangescherpt wordt. Een voorbeeld hiervan is de kilometerheffing voor vrachtverkeer ("Maut"), die op korte termijn ook in Nederland ingevoerd zal worden.

Technologische veranderingen

Technologische veranderingen hebben grote impact op de logistieke sector. Enerzijds, doordat het koopgedrag van consumenten verandert onder invloed van nieuwe technologieën (denk aan e-commerce en peer-to-peer). Anderzijds, doordat technologische innovaties kansen bieden om logistieke processen te veranderen (denk aan toename elektrische voertuigen) en efficiënter te organiseren (denk aan data deling binnen de keten). Tegelijkertijd hebben technologische innovaties consequenties voor de inrichting van de openbare ruimte en de verschillende modaliteiten.

2.3 Logistieke opgaven en doelen

De bovenstaande trends en ontwikkelingen leiden tot een aantal logistieke opgaven in de MRA. De belangrijkste logistieke opgaven die we onderscheiden in dit rapport zijn:

- het bieden van *passende ruimte* voor (schakels uit de) logistieke ketens;
- het efficiënter maken van stromen;
- stillere, schonere en veiligere vervoersbewegingen.

Passende ruimte

Met een toenemende druk op de ruimte moet meer passende ruimte geboden worden voor verschillende schakels uit de logistieke ketens. Van belang is daarbij dat de relatie wordt gelegd met overige ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen in de MRA, zoals de overbrugging van de 'last mile', waarbij vanaf de rand van de stad goederen worden gebundeld om in kleinere, stillere voertuigen de stad in te rijden.

Efficiënter faciliteren van stromen

De toenemende logistieke stromen op de belangrijkste goederencorridors vragen een efficiëncyslag. Bijvoorbeeld door bundeling of multimodaliteit te stimuleren - zoals vervoer over spoor en water in plaats van over de weg - zeker voor goederen met herkomst en bestemming buiten de MRA die alleen door de regio vervoerd worden, of door te investeren in slimme ITS-oplossingen voor betere doorstroming.

Stiller, schoner, veiliger

Om de MRA leefbaar te houden is het zaak dat geluidsoverlast wordt beperkt, de emissie-uitstoot wordt verminderd en dat de verkeersveiligheid wordt vergroot. Daarnaast heeft Nederland zich gecommitteerd aan de doelstellingen uit het klimaatakkoord van Parijs. Voor de logistieke sector is de inzet op stillere, schonere, en veiligere voertuigen daarmee noodzakelijk. Daarbij kan worden gedacht aan de inzet van kleine elektrische voertuigen om goederen in binnensteden te bezorgen, maar ook aan betere organisatie van de keten om stromen efficiënter te verplaatsen door de stad zodat er minder voertuigbewegingen nodig zijn. Ook het gebruik van alternatieve brandstoffen, zoals waterstof, zal toenemen.

3 Huidige situatie en kansen per logistieke stroom

3.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk zijn de belangrijkste trends en ontwikkelingen en daarbij horende opgaven voor logistiek in de MRA beschreven. In dit hoofdstuk worden de opgaven nader uitgewerkt. Eerst generiek, en daarna voor drie logistieke stromen die belangrijk zijn voor de MRA: mainportlogistiek, bouwlogistiek en stedelijke distributie. Per stroom zijn de belangrijkste opgaven en relevante initiatieven in kaart gebracht. Daarbij is er niet naar gestreefd om tot een uitputtend overzicht te komen, maar om een beeld te schetsen van de huidige inspanningen en van de kansen die er liggen om de logistiek te optimaliseren.

Om de kansen en uitdagingen te identificeren zijn voor de drie belangrijkste stromen doelen-inspanningen-netwerken (DINs) gemaakt. De DINs leggen stapsgewijs de relatie tussen de opgaven en doelen en de inspanningen die in de huidige situatie worden geleverd. Hierdoor wordt duidelijk op welke opgaven al energie en actie zit en waar nog winst te behalen valt. In de bijlage staan de DINs voor mainportlogistiek, bouwlogistiek en stedelijke distributie.

3.2 Generieke opgaven voor logistiek in de MRA

De generieke opgaven komen deels voort uit de dynamiek in de MRA. Zo wordt het enorme aantal nieuwe woningen voor een deel gebouwd in gebieden waar nu bedrijven zijn gevestigd. De ruimte voor logistieke bedrijvigheid staat daarmee onder druk. Een andere ruimtelijke opgave hangt samen met de ontwikkelingen van nieuwe gebieden in de MRA, waarbij vaak niet of te laat rekening wordt gehouden met logistiek. Andere opgaven zijn algemener van aard en komen op de regio af. Een voorbeeld hiervan is de voorgenomen invoering van vrachtwagenheffing door het huidige kabinet. Het toenemende tekort aan goed personeel, zoals chauffeurs en planners, is een derde generieke opgave voor de logistiek in de MRA.

'In het kort'

- Mainportlogistiek in de MRA kenmerkt zich door:
 - Hoge organisatiegraad
 - Grote marktpartijen bepalen logistieke proces
 - Toenemend aantal innovatieve initiatieven (zoals ITS) om bundeling en multimodaliteit te bevorderen
 - Veel kansen: verbinden en opschalen van initiatieven
- Bouwlogistiek in de MRA kenmerkt zich door:
 - Pilots op gebied van multimodaliteit en bundeling
 - Gebrek aan afstemming en samenwerking binnen de keten
 - Gelijk speelveld belangrijke voorwaarde vanuit de markt
 - Kans: logistiek een plek geven in ruimtelijke plannen, en samenhang van bouwlogistieke pilots organiseren
- Stedelijke distributie in de MRA kenmerkt zich door:
 - Veelheid aan lopende initiatieven
 - Afstemming, richting geven en kennisdeling van belang
 - Green Deal ZES belangrijk vehikel
 - Kans: kaders stellen vanuit de overheid, aanwijzen van cargohubs

3.3 Mainportlogistiek

Huidige situatie

De MRA heeft een aantal internationale mainports:

- Schiphol
- Haven van Amsterdam
- Lelystad Airport
- Flevokust
- Greenport Aalsmeer
- Tata Steel

Daarnaast zijn er in de nabijheid van de MRA nog een aantal mainports, zoals de Rotterdamse Haven, de Greenport Noord-Holland-Noord en het logistieke knooppunt Venlo.

De mainports opereren in een wereldwijde markt. Bereikbaarheid, snelheid en betrouwbaarheid van leveren zijn essentiële factoren voor de internationale concurrentiepositie van de mainports.

De mainportlogistiek in de MRA kent een hoge organisatiegraad. Grote marktpartijen bepalen in belangrijke mate de inrichting van het logistieke proces en worden ondersteund door verbindende partijen, waar de Tafel Ruimte & Infra de voornaamste van is. Deze partijen zetten onder andere in op het uitrollen van logistieke projecten en het onderhouden van het netwerk van samenwerkende partijen.

Een overzicht van de huidige inspanningen in relatie tot de voornaamste opgaven in de mainportlogistiek staat in de bijlage.

Kansen en uitdagingen

- Inzet multimodaliteit
 - Afstemming tussen verschillende modaliteiten (bijvoorbeeld tussen lucht- en vrachtverkeer) is kansrijk. Samenwerking tussen schakels uit de logistieke ketens is hierbij van belang
- Opschalen van succesvolle en lopende initiatieven op gebied van ITS
 - Het delen van data kan ingezet worden om bundeling en multimodaliteit te bevorderen. Dit heeft de grootste potentie wanneer alle relevante schakels uit de keten betrokken zijn en gedeeld eigenaarschap ervaren over de gehele keten.

3.4 Bouwlogistiek

Huidige situatie

De MRA kent een grote bouwopgave voor de komende jaren. Tot 2040 worden er 250.000 woningen bijgebouwd (drie keer de stad Haarlem). Daarbij vindt er veel verdichting plaats, die leidt tot een toename van mobiliteitsstromen van en naar bouwplaatsen in de stad. Ongeveer een derde van het zakelijke verkeer in de MRA is bouwlogistiek. Daarmee heeft de bouwlogistiek een significante impact op de leefbaarheid, bereikbaarheid en emissie-uitstoot in de MRA. Bouwlogistiek onderscheidt zich van andere stromen omdat het beter stuurbaar is door de overheid.

Een overzicht van de huidige inspanningen in relatie tot de voornaamste bouwlogistieke opgaven staat in de bijlage.

Kansen en uitdagingen

- De marges in de bouw zijn klein. Marktpartijen in de bouwketen hebben mede daardoor weinig aandacht voor een efficiëntere, veiligere en schonere organisatie van het logistieke proces.
 - Het beter organiseren van het bouwproces kan in theorie leiden tot een reductie van 40% aan vervoersbewegingen en daarmee ook tot ongeveer 35% emissiereductie
- Veel van de toekomstige bouwprojecten (o.a. in Amsterdam en Zaanstad) liggen langs of dichtbij waterwegen. Dit maakt bouw gerelateerd vervoer over water kansrijk
 - Om dit organisatorisch mogelijk te maken is ketenregie over alle bouwstromen nodig. Het efficiënter faciliteren van stromen vraagt ook om het bieden van passende ruimte, bijvoorbeeld in de vorm van fysieke ontkoppelpunten (multimodale bouwhubs) waar materialen op- en overgeslagen kunnen worden
- Om de kennis en ervaring vanuit de pilots optimaal te benutten moet ingezet worden op het bieden van overzicht en samenbrengen en uitwisseling van proces en resultaten.
 - Op deze manier worden de – nu nog vaak op zichzelf staande – pilots onderdeel van een MRA-brede strategie waar de hele regio van kan profiteren
- Marktpartijen hebben baat bij een overzichtelijk speelveld in de MRA
 - Er zijn in de MRA geen eenduidige richtlijnen en regels voor het bouwproces. Dit maakt het moeilijk voor marktpartijen om efficiency te behalen, door bijvoorbeeld project overstijgend te werken. Zij zouden baat hebben bij standaardisering van regels en richtlijnen en integratie van logistiek in het ruimtelijk planproces. Ook binnen de keten helpt het om regie, afstemming en samenwerking te stimuleren en eerder in het bouwproces aan de orde te laten komen.

3.5 Stedelijke distributie

Huidige situatie

In binnenstedelijk gebied zijn horeca/voedsel/vers, e-commerce, detailhandel en retail grote logistieke stromen (naast bouwgerelateerde stromen). Een groot deel van de bevoorrading in binnensteden wordt gedaan door grote, gespecialiseerde vervoerders met een efficiency. Daarnaast zijn er ook de kleinere – vaak ongeorganiseerde – incidentele vervoerders, o.a. verantwoordelijk voor de levering van e-commerce bestellingen. Het gefragmenteerde karakter van deze laatste groep biedt ruimte voor efficiëntie-winst, maar zorgt er ook voor dat het lastig is om een verbeterslag te maken.

Een overzicht van de huidige inspanningen in relatie tot de voornaamste opgaven staat in de bijlage.

Kansen en uitdagingen

- Green Deal ZES
 - De meerwaarde van de Green Deal ZES zou fors toenemen als de betrokkenheid vanuit de MRA verbreed en geïntensiveerd wordt
- De overheid kan verder inzetten op het scheppen van kaders met beleid dat consistent en navolgbaar is voor ondernemers en dat zowel stimulerend als regulerend kan werken
 - Milieuzones
 - Aanpassen van venstertijden
- Cargohubs
 - Van incidenteel vervoer aan de rand van de stad - via microhubs – over te stappen op gespecialiseerd vervoer dat past bij de fysieke ruimte die de binnenstad biedt
- IT gerelateerde oplossingen – zoals dynamisch laden en lossen – bieden daarnaast kansen om stromen slimmer en efficiënter te organiseren

- Er is meer inzicht nodig in de kansen en belemmeringen rondom LOPs/Hubs en bundeling (waaronder juridisch en IT-technisch)
 - Zowel vanuit het perspectief van leveranciers/ontvangers als de overheid en de mogelijke instrumenten die zij kan inzetten om bundeling te stimuleren
 - Pilots kunnen hiertoe een belangrijk middel zijn

4 Organisatie en vervolg

4.1 Inleiding

In het voorgaande hoofdstukken zijn de opgaven inhoudelijk aangescherpt per stroom, op basis van de input van verschillende stakeholders en experts. Zij hebben daarnaast meegedacht over meer organisatorische opgaven, bijvoorbeeld over meer samenhang en focus, het ontwikkelen en delen van kennis en het verbeteren van de uitwisseling tussen logistieke initiatieven. Dit hoofdstuk gaat in op deze organisatorische aspecten en eindigt met aanbevelingen om, met dit document als vertrekpunt, aan de slag te gaan.

'In het kort'

- Stakeholders hebben behoefte aan één aanspreekpunt op logistiek gebied in de MRA, een netwerkregisseur, die aan de slag gaat met de volgende zaken:
 - Het creëren van overzicht, met behulp van doelen-inspanningen-netwerken en factsheets per initiatief
 - Weten: het identificeren van kennisvragen en ervoor zorgen dat deze worden opgepakt
 - Doen: leren door te doen. Pilots aanjagen en ervaringen uitwisselen
 - Zien: een integrale blik op logistiek
- Om impact te kunnen maken is er naast een netwerkregisseur ook budget voor ondersteuning en aanjaagbudget nodig. De geschatte kosten voor regisseur, ondersteuning en aanjaagbudget zijn circa €400.000 per jaar
- Zowel de onderwerpen als de activiteiten waar de netwerkregisseur mee aan de slag gaat vertonen veel overlap met het MRA programma Smart Mobility 2018-2022. De aanbeveling is dan ook om te verkennen of de netwerkregisseur aansluiting kan zoeken bij dit programma.

4.2 Behoeften van stakeholders

Er zijn per stroom verdiepende sessies georganiseerd. Daarnaast zijn er met circa tien belangrijke stakeholders (overzicht zie bijlage), waaronder provincies, gemeenten en grote organisaties, gesprekken gevoerd over hun behoeften op het gebied van logistiek. Daaruit komen verschillende beelden naar voren. Een aantal organisaties geeft aan zelf weinig expertise en formatie te hebben op het onderwerp logistiek. Logistiek wordt gezien als een complex onderwerp, waar lastig op in te spelen is. Deze organisaties hebben vooral behoefte aan specifieke kennis, voorbeelden van succesvolle projecten en publiek-private samenwerking en één aanspreekpunt op logistiek gebied in de MRA. Het bedrijfsleven zoekt naar een meer strategische dialoog op het gebied van logistiek in de regio en naar kansen op logistiek op de kaart te zetten.

4.3 Netwerkregisseur

Alle stakeholders geven aan behoefte te hebben aan een netwerkregisseur. Deze behoudt het overzicht, zorgt ervoor dat de juiste vragen worden geagendeerd en opgepakt, weet verbinding te maken door gebieden, stromen en ketens heen en deelt successen.

De netwerkregisseur gaat verder waar dit document ophoudt. Allereerst door overzicht te creëren van netwerken en van inspanningen. Een deel van de inspanningen die op dit moment worden gedaan op

logistiek gebied in de MRA is opgenomen in de doelen-inspanningen-netwerken (DINs) in de bijlage. Voor iedere inspanning, of activiteit, zal een factsheet worden gemaakt met daarin de belangrijkste informatie over die inspanning. Een voorbeeld van zo'n factsheet staat in de bijlage. De factsheets zullen online beschikbaar worden gemaakt, zodat de informatie voor iedereen toegankelijk is. Ook zal de netwerkregisseur een overzicht maken van de organisaties en netwerken die in de verschillende stromen actief zijn. Dit overzicht zal eveneens online worden ontsloten.

Als de basis op orde is voorzien wij voor de netwerkregisseur de volgende, deels overlappende, taken, met daarbij een aantal voorbeelden van concrete acties:

1 Verbinden: spin in het web

Uit de verkenning is gebleken dat er nog veel informatie ontbreekt op logistiek gebied, bijvoorbeeld over de aard en omvang van logistieke stromen. Veel vragen zijn gemeenschappelijk, maar de samenhang ontbreekt. De netwerkregisseur kent de stakeholders en de initiatieven en is een pro-actieve verbinder. Op die manier komt er meer relevante informatie op tafel, en wordt deze informatie beter ontsloten en gedeeld. De netwerkregisseur is een vraagbaak voor overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen en is aangehaakt bij verschillende platforms, zoals de Tafel R&I en de Amsterdam Economic Board, maar ook partijen als Bouwend Nederland, ACN, TLN en Connekt. De netwerkregisseur kent alle relevante stakeholders en weet wat er van wie nodig is om initiatieven verder te brengen.

Acties:

- Kennismaking met relevante stakeholders en platforms
- Aanhaking bij de juiste platforms
- Ophalen informatie over studies, onderzoeken, interventies
- Actief delen en ontsluiten van deze informatie

2 Weten: kennisvragen gezamenlijk oppakken

Op basis van de geschetste kansen en uitdagingen kan een aantal gemeenschappelijke kennisvragen worden gedefinieerd. Voorbeelden van dit soort vragen zijn:

- Wat zijn de aard en omvang van stromen en ketens?
- Hoe bevorderen we samenwerking tussen ketens?
- Welke instrumenten/interventies zijn wanneer effectief? Hoe kunnen we gewenst gedrag stimuleren en handhaven?
- Welke kansen biedt technologie?
- Welke nieuwe samenwerkingsvormen en businessmodellen zijn interessant?

Door deze vragen te leggen naast de kennis- en onderzoeksvragen die vanuit o.a. de Tafel R&I, de Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek Amsterdam en de HvA al worden gesteld kan een MRA brede gezamenlijke kennisagenda worden opgesteld. Het doel van zo'n kennisagenda is om kennis en ervaring beter te organiseren en te delen. Op deze manier zijn alle betrokken partijen, en de MRA als regio, beter in staat om te innoveren en kunnen successen sneller opgeschaald worden

Acties:

- Basisinformatie op orde
- Gezamenlijke kennisagenda opstellen: meest prangende vragen
- Kennis ontsluiten en delen

3 Doen: Leren door te doen

Kennis kan ook worden opgedaan in de praktijk, bijvoorbeeld in pilots. Deze kennis en ervaring krijgen meer betekenis voor de MRA als ze uitgewisseld worden. Binnen bouwlogistiek lopen bijvoorbeeld enkele pilots die zijn gericht op multimodaliteit en bundeling, die van waarde kunnen zijn voor veel andere partijen. Om deze waarde daadwerkelijk te creëren is het van belang dat er een overzicht ontstaat van lopende pilots, dat de voortgang wordt bijgehouden, dat er over resultaten wordt gecommuniceerd en dat er actief wordt gezocht naar nieuwe pilots en projecten. Uitwisseling van kennis en ervaring kan bijvoorbeeld ook tussen de verschillende logistieke stromen van waarde zijn. Zo zijn ITS-LOG toepassingen vanuit stadsdistributie ook relevant voor de mainport logistiek en kan een Green Deal niet alleen voor ZES maar ook voor bouw- en mainports interessant zijn.

Acties:

- Invulling geven aan de logistieke acties uit het MRA programma Smart Mobility
- Deelname in publiek-private consortia rond living labs, zoals GALA-lab en Floriade (bouwlogistiek)

4 Zien: Integrale blik op logistiek

Logistiek in de MRA heeft baat bij een meer integrale blik.

Logistiek moet eerder aan de orde komen bij het ontwerpen van beleid en ontwikkelen van gebieden, bijvoorbeeld door integratie in ruimtelijke plannen. Ook binnen de keten helpt het om regie, afstemming en samenwerking in eerdere fasen van bijvoorbeeld bouwprocessen prominent een plek te geven. Een integrale blik betekent ook dat goederenvervoer in samenhang met personenmobiliteit moet worden beschouwd. Mensen en goederen maken immers gebruik van dezelfde infrastructuur. Het is van belang dat de mogelijke consequenties van Europese en landelijke wet- en regelgeving (denk aan Regeerakkoord en MAUT) voor de MRA tijdig inzichtelijk worden gemaakt. Er is behoefte aan een verdieping van de strategische visie van de MRA op het thema logistiek in samenhang met andere economische en maatschappelijke factoren. De toenemende druk op de MRA vraagt om strategische keuzes en om heldere standpunten die aangeven waar de MRA in de toekomst wil staan. Het tekort aan goed personeel neemt toe. Daarnaast zijn innovatieve en creatieve inzichten nodig die nieuwe concepten en businessmodellen voor de logistiek kunnen ontwikkelen. Een betere kennis-, talent- en innovatie infrastructuur is randvoorwaardelijk voor het vergroten van de toegevoegde waarde van logistiek voor de concurrentiepositie en leefbaarheid van de MRA.

Concrete acties:

- Aansluiting met Europa (dossiers en subsidiemogelijkheden, subsidies binnen halen)
- Aansluiting met het landelijke niveau (bijvoorbeeld vrachttax)
- Aansluiting met visies van overheden, bijvoorbeeld omgevingsvisie, om logistiek een prominentere plek te geven
- Aanhaking met (partijen uit) de Tafel R&I

4.4 Voorstel voor organisatie

De netwerkregisseur geeft logistiek in de MRA het eenduidige aanspreekpunt waar veel stakeholders om vragen. De netwerkregisseur gaat aan de slag met de aanbevelingen uit deze rapportage. Daarbij is het belangrijk om vooraf na te denken over de vraag wat de netwerkregisseur nodig heeft om de gewenste impact te maken. Allereerst moet er een netwerkregisseur worden aangesteld. Als hij/zij eenmaal van start gaat, is enige ondersteuning onontbeerlijk, evenals budget om waar nodig initiatieven aan te jagen of onderzoeken te laten doen.

De onderwerpen waar de netwerkregisseur mee aan de slag gaat en het soort activiteiten waar hij/zij zich op gaat richten hebben veel overlap met het MRA programma Smart Mobility 2018-2022 (zie kader). Deze overlap zien we o.a. terug in initiatieven zoals het Smart Cargo Mainport program, Talking Traffic, Green Amsterdam Logistics Area (GALA-lab), ITS Log, Smart City Challenge Stadslogistiek laden-lossen etc. Het MRA-programma Smart Mobility en de bijbehorende programma-organisatie bestaan al. Het verdient aanbeveling om te verkennen of de netwerkregisseur MRA Logistiek aansluiting kan zoeken bij het MRA Programma Smart Mobility. Dit heeft in praktische zin voordelen, zoals het benutten van het bestaande programmateam, maar biedt ook inhoudelijk kansen op kruisbestuiving en synergie.

Voorstel is dat de netwerkregisseur in eerste instantie voor een periode van twee jaar aan de slag gaat. Die periode is minimaal nodig om aan te kunnen tonen of de functie van toegevoegde waarde is. Per jaar zal er een werkprogramma worden gemaakt. Bij een positieve evaluatie kan het werk van de netwerkregisseur voor een langere periode worden voortgezet. Een grove schatting van het jaarlijks benodigde budget voor netwerkregisseur, ondersteuning en aanjaag- en onderzoeksbudget is € 400.000. De kosten voor de netwerkregisseur worden geschat op € 100.000, de kosten voor ondersteuning en communicatie op € 50.000. Daarnaast is er een aanjaagbudget van € 250.000. Voor de ondersteuning en het aanjaagbudget kan deels gebruik gemaakt worden van de financiële middelen uit het MRA programma smart mobility.

MRA Programma Smart Mobility 2018-2022

Ambities:

- De gebruiker staat centraal
- Smart Mobility is business as usual
- Goede bereikbare en aantrekkelijke steden
- Adequate ontsluiting van stedelijk en landelijk gebied
- Vergroten van de verkeersveiligheid
- Innovatief vestigingsklimaat voor de mobiliteitssector
- Duurzame en schone leefomgeving

Het publiek-private MRA-programma Smart Mobility verbindt smart mobility-initiatieven in de regio. Het programma zorgt voor de versnelling van (de uitrol van) kansrijke innovatieve mobiliteitsoplossingen, voor samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen voor het creëren van voorwaarden, waardoor innovaties daadwerkelijk leiden tot toepassing en inbedding. Daarnaast pakt het programma barrières aan, op het gebied van bijvoorbeeld data, veranderende rolverdeling en nieuwe manieren van samenwerken en partnerschap. Zo wordt smart mobility in de MRA business as usual, met als doel: resultaat op straat.

Het programma werkt vanuit vier thema's: Data, Voertuigtechnologie, Mobility as a Service en Fysieke en Digitale Infrastructuur.

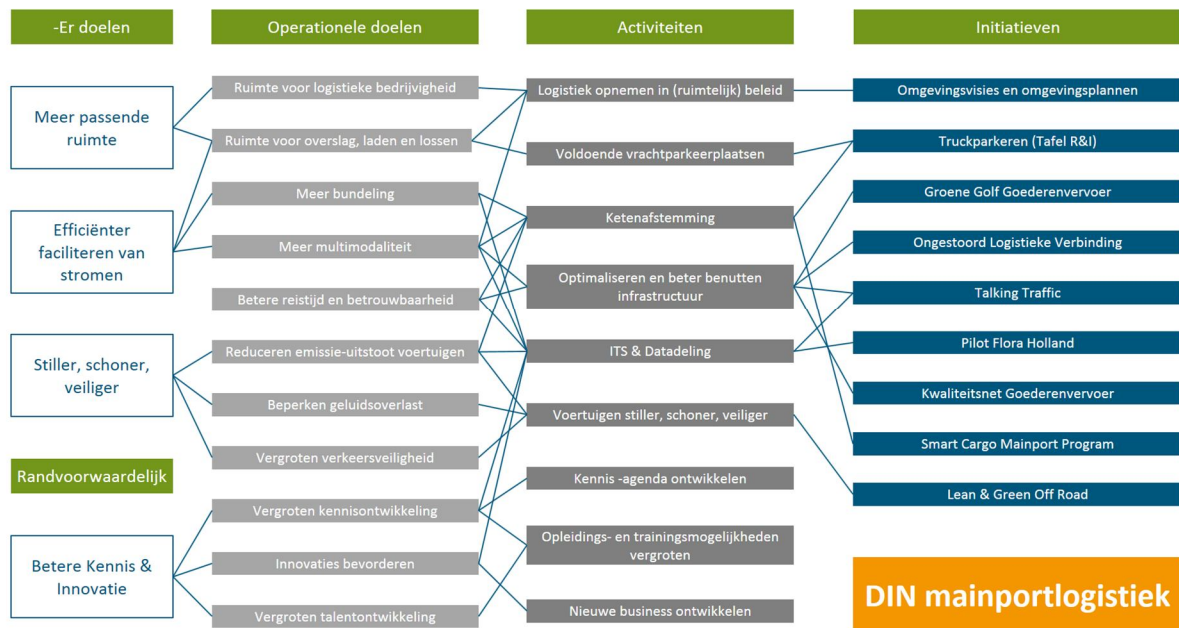
Bijlagen

A1 Logistiek netwerk in de MRA

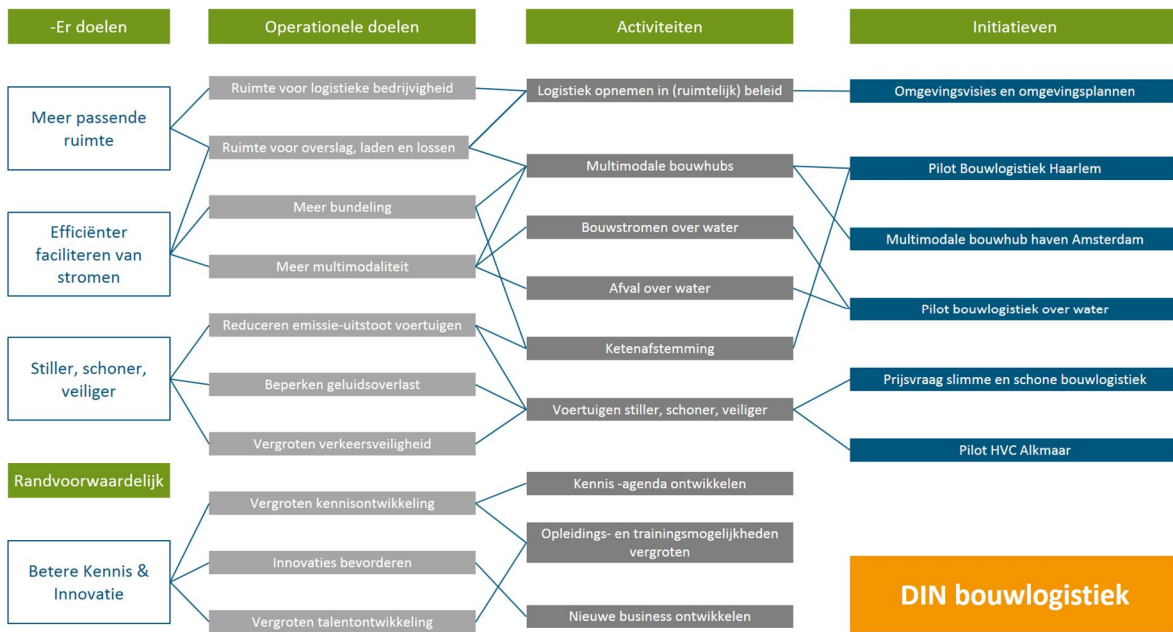


A2 Doelen-Inspanningen-Netwerken

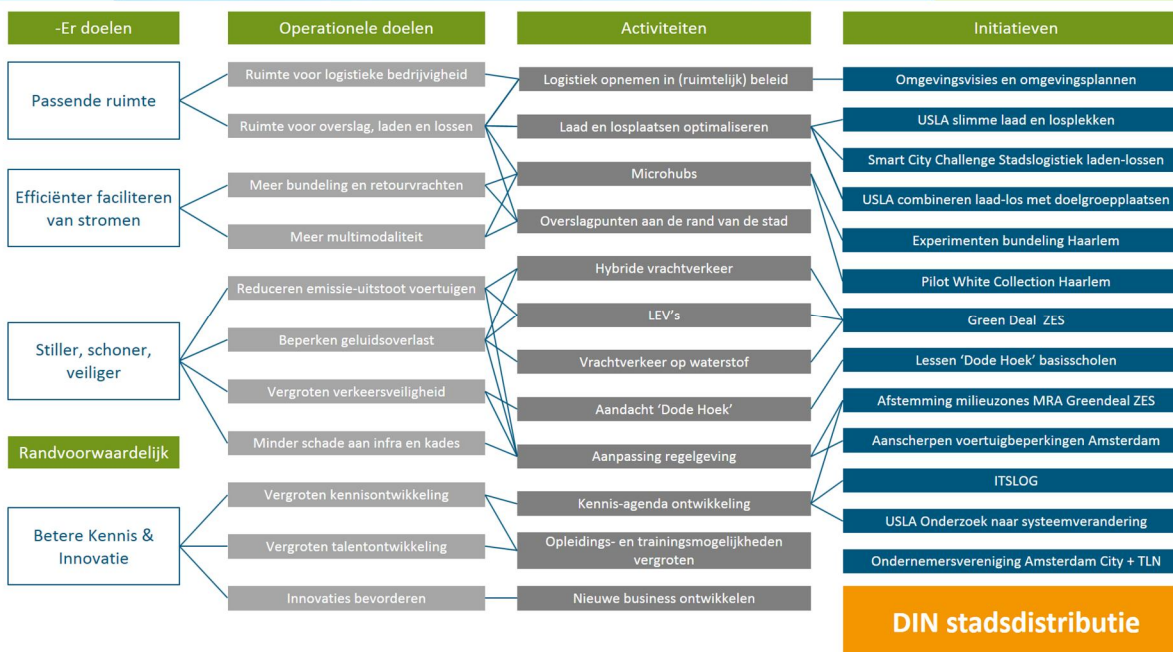
Mainportlogistiek



Bouwlogistiek



Stedelijke distributie



Pilot Bouwlogistiek

Factsheet Bouwlogistiek Initiatief

■ Doel/omschrijving en verwacht resultaat

- Onderzoek binnen één bouwproject naar hoe bouwlogistiek bij dat project kan worden gestroomlijnd. Bijvoorbeeld door alle bouwmaterialen voor het project af te leveren op een verzamelplaats buiten de stad. En het vervolgens van die hub met één of twee op maat gedoseerde transporten per dag naar het project te vervoeren. Zo'n aanpak zou het aantal vervoersbewegingen met zo'n driekwart kunnen terugbrengen. Niet alleen vermindert dat de uitstoot van schadelijke stoffen, ook de vervoerskosten zouden wel eens drastisch gedrukt kunnen worden.

■ Planning

- 6 maart t/m augustus 2018

■ Trekkers

- Gemeente Haarlem, Evofenedex en Bouwend Nederland

■ Onderdeel van

- Zero Emission Mobiliteit, 75K per jaar, 2017-2022

■ Begroting

- 50K



Haarlem

