

Agenda slimme en schone logistiek



Foto: Aerovista Lucht fotografie

AGENDA

VOORWOORD

Transport is een onmisbaar onderdeel van de bloedsomloop van Noord-Holland. Van individuele woningen, supermarkten, horeca, ziekenhuizen, kantoren, boerderijen, tot de grote industrieën, goederenvervoer is overal. De sector gaat echter grote veranderingen en uitdagingen tegemoet. Niet alleen moet een toekomstbestendige logistiek bijdragen aan welvaart en welzijn in de provincie, maar ook veel meer dan voorheen in balans zijn met een gezonde en veilige leefomgeving. Dit kan alleen als we samen met anderen zorgen voor efficiëntere goederenstromen, duurzame voertuigen, en minder overlast voor natuur en omgeving.

Daarom bouwen we als provincie aan een toekomstbestendig transportnetwerk waarvan schone voertuigen gebruik maken en dat minder overlast veroorzaakt voor natuur en omgeving. Sommige zaken kunnen we zelf doen, bijvoorbeeld als het gaat om provinciale infrastructuur. Maar voor andere opgaven zijn we afhankelijk van de samenwerking met de Rijksoverheid, gemeenten, private partners en andere organisaties. Voor de realisatie van onze provinciale ambities zijn we dus inhoudelijk, financieel, en qua interventies afhankelijk van alle partners in de logistieke sector. Niemand kan het alleen.

Deze agenda vormt als uitwerking van de kaders van de Omgevingsvisie NH2050 en het Perspectief Mobiliteit ons handelingskader voor het goederenvervoer. We zetten hiermee een eerste stap om op korte termijn een aantal zaken gestructureerd op te pakken of te agenderen bij onze partners. Zo bepalen we bijvoorbeeld de toekomstige ontwikkeling van ons vaarwegennet, stimuleren we de regionale afstemming over zero-emissie stadslogistiek, faciliteren we de ontwikkeling van een netwerk van waterstofvulpunten door de markt, ondersteunen we de digitalisering van goederenketens en investeren we in de (main)portlogistiek en binnenvaartontwikkeling. Tegelijkertijd biedt de agenda inzicht in wat we voor de provinciale ambities gezamenlijk moeten realiseren voor de middellange en lange termijn. Ambities ten aanzien van mobiliteit, economie, duurzaamheid en de fysieke leefomgeving combineren we met de toekomstige ontwikkeling van logistiek en goederenvervoer.

Deze Agenda Slimme en Schone Logistiek is:

- ▶ Het richtinggevende handelingskader voor de provincie voor goederenvervoer;
- ▶ Een vastgelegde provinciale aanpak op het gebied van logistiek met een routekaart;
- ▶ Een duiding van de verschillende provinciale rollen in het logistieke speelveld;
- ▶ Het overzicht van de inzet via de routekaart op de korte termijn;
- ▶ Het koersdocument voor volgende collegeperiodes (2023 t/m 2030);

Ook geeft deze agenda invulling aan de uitwerking van de Focus Smart Mobility voor het goederenvervoer. Dan gaat het onder meer om het aanleveren van informatie over logistiek voor verdere digitalisering, het onderzoeken van de potentie van logistieke hubs, het maken van regionale afspraken over stadslogistiek of het stimuleren van digitalisering van goederenketens voor vrachtbundeling. Met de inzet op duurzaam goederenvervoer proberen we ook bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen van het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland.

Goederenvervoer is belangrijk voor Noord-Holland. Met deze Agenda Slimme en Schone Logistiek bepalen we onze koers en onze nieuwe acties voor deze sector leggen we de basis om samen met onze partners te werken aan een toekomstbestendig, schoon en efficiënt logistiek systeem. Ik zie ernaar uit om samen met u aan een toekomstbestendig logistiek systeem.



Jeroen Olthof



INHOUD

4	1. introductie
4	1.1 Waarom een Agenda Slimme en Schone Logistiek?
5	1.2 Doel van deze agenda
5	1.3 Samenhang met andere programma's en initiatieven
6	1.4 Landelijke ontwikkelingen
7	1.5 Totstandkoming van deze Agenda
8	2. Logistiek en goederenvervoer in Noord-Holland
10	2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer
12	2.2 Ontwikkeling 2: Energietransitie en verduurzaming
16	2.3 Ontwikkeling 3: Digitalisering
17	2.4 Ontwikkeling 4: Druk op leefomgeving neemt toe
18	2.5 Hoofdpogaven
19	3. Perspectief voor de toekomst
19	3.1 Slim gebruik van een toekomstbestendig transportnetwerk
20	3.2 Verduurzaming van het goederenvervoer
21	3.3 Goederenvervoer en logistiek zijn in balans met de fysieke leefomgeving
22	4. Wat gaan we doen
22	4.1 Een stapsgewijze en adaptieve aanpak
24	4.2 Slim gebruik van robuust en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk
25	4.3 Verduurzaming van het goederenvervoer
26	4.4 Logistiek en goederenvervoer in balans met de leefomgeving
27	5. Samenwerking en organisatie
28	5.1 Hoe geven we uitvoering aan de Agenda
29	5.2 Financiering
30	Bijlagen
30	1. Routekaart
34	2. Bronnenlijst
35	3. Overzicht relevante programma's en initiatieven
36	4. Impact coronacrisis

INTRODUCTIE

Constant zijn in Noord-Holland goederen in beweging. Transport is de bloedsomloop van de economie van Noord-Holland. Het is een komen en gaan van zeeschepen en goederentreinen in de haven van Amsterdam, terwijl vanaf Schiphol bloemen de hele wereld over gestuurd worden, en via de (vaar)wegen allerlei locaties worden bevoorrad en producten afgehaald worden. Van individuele woningen, supermarkten, horeca, ziekenhuizen, kantoren, boerderijen, tot de grote industrieën, goederenvervoer is overal aanwezig. Door de grote veranderingen zoals klimaatverandering, energietransitie, digitalisering, en woningbouw die op ons afkomen, staat het goederenvervoer voor grote opgaven.

Deze agenda bevat de ambitie en inzet van de provincie Noord-Holland om samen met partners te werken aan én te investeren in slim en schoon goederenvervoer. Een toekomstbestendige logistiek moet bijdragen aan welvaart en welzijn in de provincie, in balans met een gezonde en veilige leefomgeving.

Leeswijzer

Hierna wordt toegelicht waarom deze agenda nu nodig is, wat de status is en relatie met andere programma's en initiatieven, en hoe deze agenda tot stand is gekomen. **Hoofdstuk 2** bevat een beschrijving van het goederenvervoer als onderdeel van de logistieke netwerken in de provincie. Ook wordt hier ingegaan op belangrijke ontwikkelingen en opgaven die aan de basis liggen van deze agenda en is hierbij een overzicht gegeven van het bestaande beleid van de provincie. **Hoofdstuk 3** bevat het toekomstperspectief; de ambitie van de provincie als stip aan de horizon voor een slimme en schone logistiek. In **hoofdstuk 4** is dit vertaald naar een aanpak. In **hoofdstuk 5** is toegelicht hoe de provincie hier de komende jaren handen en voeten aan wil geven, in samenwerking met partners.

1.1 Waarom een Agenda Slimme en Schone Logistiek?

De provincie Noord-Holland staat door de grote transitie en veranderingen in het land voor grote uitdagingen. De mobiliteitsnetwerken in en tussen de steden en kernen van Noord-Holland zijn vaak overbelast en zorgen voor hinder in de omgeving. De bevolkingsgroei, verstedelijking en groeiende bedrijvigheid zorgen naast groei in mobiliteit ook specifiek voor extra goederenstromen in de provincie.

Noord-Holland is een provincie met een grote logistieke bedrijvigheid en met belangrijke mainports en veel regionale en lokale goederenstromen. 100.000 mensen werken direct in de logistiek en minstens een half miljoen werken in sectoren die daar direct mee te maken hebben. Samen maakt dit ongeveer 20% van het Bruto Regionaal Product van Noord-Holland. Daarom werkt de provincie al samen met veel partners om deze belangrijke economische sector verder te ontwikkelen en te verduurzamen. We hebben een goed (vaar)wegennet, goederenspoorverbindingen, en mainports die efficiënt met het achterland verbonden zijn. Dit maakt Noord-Holland een sterke logistieke regio in West-Europa. Maar er zijn in Noord-Holland ook relatief veel infrastructurele knelpunten voor het goederenvervoer. Hieruit blijkt de groei van het goederenvervoer, maar ook deels de problematiek van het goederenvervoer.¹ Deze knelpunten en voertuigverliesuren zijn grote kostenposten voor de logistieke sector. Vertragingen kosten de sector op de snelwegen rond 1 miljard euro, en 2 tot 5 miljard euro in de steden, in Nederland per jaar.²

¹ Rijksoverheid, *Integrale Mobiliteitsanalyse: Achtergrondrapportage Goederenvervoer Integraal*, 2021.

² Amsterdam Logistics, *Visie- en uitvoeringsagenda logistiek MRA Ports*, 2020



Tevens hebben we te maken met een energietransitie en digitaliserings- en automatiseringstransitie die voor grote veranderingen gaan zorgen in de mobiliteit. Het goederenvervoer staat voor een bijzondere opgave door de grote complexiteit als gevolg van het gebruik van verschillende brandstoffen en digitale technieken die in de sector een rol gaan spelen, waarbij het nog niet zeker is welke techniek(en) doorslaggevend gaan zijn. Vanuit de Klimaatdoelstellingen moet de sector haar bijdrage leveren aan het halen van de Europese doelstelling van 55% CO₂-uitstoot reductie over alle sectoren samen in 2030. Deze opgave is per logistieke sector verdeeld. Zo is er in Amsterdam Logistics met de mainports afgesproken dat er minimaal 30% CO₂-uitstoot reductie moet zijn behaald in de logistiek in 2030, werkt de binnenvaartsector conform de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens naar een reductie van 40-50% in 2030, en moeten voertuigen in de zero-emissiezones van binnensteden in 2030 CO₂-neutraal zijn.³ Deze mondiale transitie zorgt er bijvoorbeeld voor dat de haven van Amsterdam omschakelt van een fossiele brandstofhaven naar een duurzame brandstofhaven met veel waterstofcapaciteit. Met de nieuwe Strategie voor Duurzame en Slimme Mobiliteit zet de Europese Unie (EU) ook in op het versterken, digitaliseren en verduurzamen van de logistieke sector. Digitalisering en verduurzaming gaan hand in hand. Ook het verplaatsen van vracht van de weg naar het spoor en het water (modal shift) ziet de EU als belangrijke stap hierin. Via onder andere de Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T), waarvan er drie door Noord-Holland lopen, wil de EU deze transities grootschalig stimuleren.

De transitie naar duurzaam en slim transport is dan ook cruciaal voor de economische concurrentiekracht van de sector. Vervuulende voertuigen worden de komende jaren meer uit binnensteden geweerd en uitgefaseerd om gezondheidswinst te boeken. Vanwege digitalisering kan de efficiency van het transport groeien. Door het bundelen van ladingvolumes kunnen vertragskosten beperkt worden en kunnen bedrijven profiteren van elkaars logistieke netwerken. Vergroening en digitalisering van de sector levert grote economische kansen op, kan de bereikbaarheid verbeteren en gaat uiteindelijk zorgen voor kostenbesparingen bij de ondernemers. De logistieke sector kan in Noord-Holland door de aanwezigheid van een sterke IT-sector en de mainport Amsterdam-IX toonaangevend worden voor digitalisering, mits de kansen proactief opgepakt worden.

Voor de inwoners van de provincie Noord-Holland is het belangrijk dat goederenstromen zodanig gefaciliteerd worden dat er sprake is van een leefbare omgeving, waarbij de goederensector gebruik kan maken van een energie-infrastructuur die effectief en schoon goederenvervoer en economische activiteit mogelijk maakt. Daarbij moet de lucht gezond zijn om in te ademen, zoals beoogd in het door de provincie Noord-Holland ondertekende Schone Lucht Akkoord. Goederenvervoer is onderdeel van de bloedsomloop van de economie en van essentieel belang voor economische herstel na de coronacrisis. Helaas zorgt goederenvervoer in de huidige vormen ook voor bijvoorbeeld trillingen, geluidsoverlast, biodiversiteitsverlies en luchtverontreiniging. Daarom zijn slimme en duurzame vormen van stedelijke, regionale, en achterlanddistributie belangrijk om het klimaat leefbaar te houden en schade aan onze provincie te voorkomen tijdens de komende jaren van herstel. Zo kan goederenvervoer positief bijdragen aan het welzijn en de welvaart van iedereen.



3 Amsterdam Logistics, *Visie- en uitvoeringsagenda logistiek MRA Ports*, 2020; Rijksoverheid, *Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens*, 2019; Rijksoverheid, *Landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek*, 2021

In de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 heeft de provincie opgeschreven dat de ontwikkeling van de verschillende Noord-Hollandse gebieden moet passen bij de specifieke kenmerken van de gebieden. In het coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken 2019 – 2023 is het principe van economische ontwikkeling met oog voor de negatieve effecten verder uitgewerkt door de koppeling van verstedelijking aan bereikbaarheid en het veranderen van wegvervoer naar vervoer via het water. Samen met de verstedelijkingsopgave, de bereikbaarheidsopgave, de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie, vragen deze politieke invulling van economische ontwikkeling en maatschappelijke ontwikkelingen om een gestructureerde provinciale inzet op het thema goederenvervoer.

1.2 Doel van deze agenda

De verwevenheid tussen verschillende thema's en opgaven neemt steeds verder toe en dat raakt in het bijzonder het goederenvervoer. Deze complexe opgaven kan de markt niet alleen oppakken. Intensieve samenwerking tussen (nuts-)bedrijven van verschillende sectoren, overheid en kennisinstellingen is daarvoor nodig. De provincie Noord-Holland is één van de overheden die hierin een belangrijke rol te spelen heeft. De aanpak voor goederenvervoer was verdeeld tussen verschillende programma's van de provincie. Door deze agenda voor logistiek wordt een totaaloverzicht van de provinciale rol en aanpak voor het goederenvervoer helder. Door de bundeling van onderwerpen in deze agenda kunnen provinciale belangen op gebied van bijvoorbeeld leefomgeving, natuur, ruimtelijke ordening en bereikbaarheid via het goederenvervoer beter ondersteund worden.

In deze agenda worden ambitie en keuzes van de provincie uitgewerkt voor de gewenste ontwikkeling van goederenvervoer in Noord-Holland. Ambities ten aanzien van mobiliteit, economie, duurzaamheid en de fysieke leefomgeving worden in samenhang nader uitgewerkt naar acties voor de toekomstige ontwikkeling van logistiek en goederenvervoer. Hiermee kiest de provincie koers hoe het goederenvervoer zich vanuit provinciaal oogpunt moet ontwikkelen en hoe de provincie daaraan bij kan dragen.

Het doel van de agenda is om de provinciale inzet te bepalen om het goederenvervoer in Noord-Holland versneld en gericht efficiënter te maken. Vanuit actieve samenwerking met de sector en kennisinstellingen ligt de provinciale focus op enkele speerpunten:

1. Het optimaal (multimodaal) gebruik van de Noord-Hollandse transportnetwerken in een netwerk van logistiek belangrijke knooppunten
2. Het verkleinen van de druk van goederenvervoer op de leefomgeving
3. Het verduurzamen van het goederenvervoer
4. Het verhogen van de efficiëntie van het goederenvervoer door digitalisering en smart mobility

Met deze agenda wordt een eerste stap gezet om op korte termijn een aantal zaken gestructureerd op te pakken. Tegelijk biedt de agenda inzicht in zaken die moeten worden uitgezocht om te bepalen welke acties voor de middellange en lange termijn nodig zijn.

1.3 Samenhang met andere programma's en initiatieven

Goederenvervoer heeft raakvlakken met verschillende belangrijke provinciale thema's. Daarom hangt deze agenda nauw samen met ander beleid. Zo raakt goederenvervoer bijvoorbeeld de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van stad en platteland, de doorstroming op de (provinciale) infrastructuur, het leefklimaat (geluid, trillingen, luchtkwaliteit, omgevingsveiligheid), de klimaatopgave (CO₂-uitstoot), de energietransitie (elektriciteit en alternatieve brandstoffen), de stikstofproblematiek, de voedselvisie, de ontwikkeling van bedrijventerreinen, de verstedelijkingsopgave, de havens en Schiphol.

In verschillende delen van het Noord-Hollandse beleid wordt reeds het goederenvervoer uitgelicht en worden activiteiten omtrent het goederenvervoer ondernomen. Zo wordt bijvoorbeeld in de voedselvisie 2020-2030 het inzichtelijk maken van de behoefte aan en de locaties van logistieke voedselhubs aangekondigd en wordt gewerkt aan het verminderen van voertuigkilometers. In de uitwerking van deze agenda worden deze verschillende logistieke elementen bij elkaar gepakt en wordt waar kansrijk een integrale aanpak voorgesteld.

Ter uitwerking van de omgevingsvisie en coalitieakkoord is in het Perspectief Mobiliteit van de provincie Noord-Holland de koppeling tussen verstedelijking en mobiliteit uitgewerkt waarbij de precieze rol van mobiliteit in de grotere provinciale opgaven geduïd is. In het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland (RMP) is vervolgens in regionale samenwerking de ambitie op gebied van verduurzaming van de



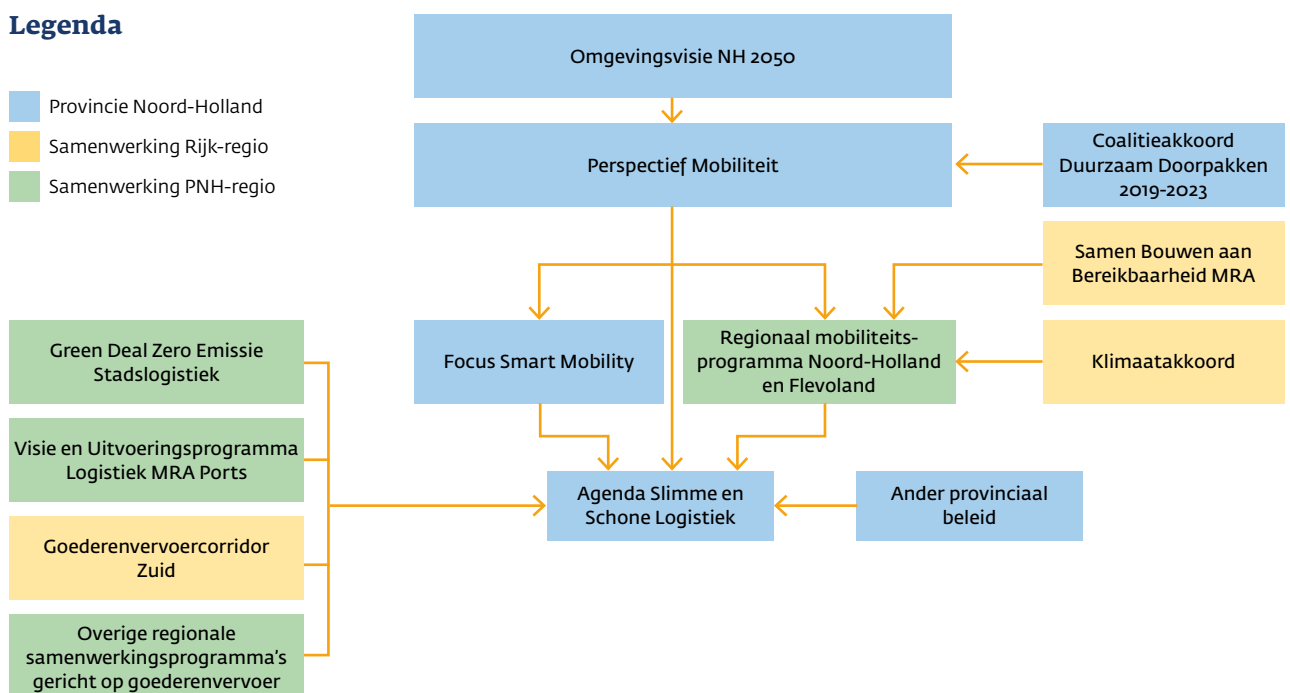
mobiliteit bepaald. Het RMP vormt vanuit provinciaal perspectief het uitgangspunt voor de verduurzaming van het goederenvervoer. Met de inzet op duurzaam goederenvervoer probeert de provincie met deze agenda aan de RMP-doelstellingen bij te dragen.

In de Focus Smart Mobility is de provinciale strategie voor de digitalisering van de mobiliteit vormgegeven. De verschillende elementen die in de Focus beschreven staan voor goederenvervoer worden ofwel via het uitvoeringsprogramma Smart Mobility ofwel via deze agenda opgepakt. Additioneel vervult deze agenda de verdere uitwerking van de Focus naar andere logistieke dossiers, zoals verduurzaming. De bijdrage van deze agenda op de Focus Smart Mobility is het bijvoorbeeld aanleveren van basisinformatie over logistiek voor verdere digitalisering, het onderzoeken van de potentie van logistieke hubs, het opzetten van projecten met partners zoals een Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, of het stimuleren van de ontwikkeling van dataplatforms voor vrachtbundeling.

Deze agenda vormt vanuit die slimme en schone basis de provinciale uitwerking van de verschillende opgaven in het goederenvervoer. Het geeft invulling aan de duurzame en slimme ontwikkeling van het goederenvervoer in Noord-Holland, passend bij de grote ontwikkelingen en de omgeving.

In de figuur hieronder is de “beleidsopbouw” van de Agenda Slimme en Schone Logistiek weergegeven.

Afbeelding 1: Opbouw van de Agenda Slimme en Schone Logistiek



In bijlage 3 is een overzicht opgenomen van relevante programma's en initiatieven waarin de provincie deelneemt in de samenwerking met partners, zowel in de regio als landelijk.

1.4 Landelijke ontwikkelingen

Schone logistiek

Binnen het Klimaatakkoord zijn de CO₂-reductie en de energietransitie de belangrijkste opgaven. Partijen hebben in het Klimaatakkoord onder meer de volgende afspraken gemaakt over de verduurzaming van de logistiek:

- Het inrichten van zero-emissie zones voor stadslogistiek;
- Het opschalen van zero-emissie bestelauto's en vrachtwagens inclusief stimuleringsregeling;
- Schone bouwlogistiek door zero-emissie bouwvoertuigen en mobiele werktuigen;
- Het vergroten van de efficiëntie in de logistiek;
- Het lobbyen voor strengere CO₂-normen voor voertuigen;
- Het bijmengen van biobrandstoffen.



De logistieke sector beweegt mee met de behoeften vanuit de samenleving en wordt schoner en slimmer. Het vervoersproces wordt steeds verder geoptimaliseerd: efficiëntere rijroutes en route-indelingen met als gevolg minder wachttijden, minder gemaakte wegkilometers en minder brandstofgebruik ('schonere kilometers'). De provincie heeft zich gecommitteerd aan het Klimaatakkoord en moet daarnaast invulling geven aan dossiers die het vrachtverkeer raken, zoals bijvoorbeeld het Schone Luchtakkoord, de stikstofaanpak en de vrachtwagenheffing van het Rijk. Aansluitend worden door gemeenten en private ondernemers in de provincie ook additionele verduurzamingsstappen gezet. Zo worden er bijvoorbeeld hublocaties voor stadslogistiek ontworpen als uitvoering van het landelijke Klimaatakkoord, stimuleren we vrachtfietsen met de Actieagenda Actieve Mobiliteit, en worden duurzame brandstofpunten uitgerold. Als provincie hebben we er belang bij dat ontwikkelingen en maatregelen in deze transitie op de verschillende niveaus – landelijk, regionaal en lokaal – elkaar versterken.

Slimme logistiek

Binnen de Landelijke Krachtenbundeling Smart Mobility, in de lange termijn Koers Smart Mobility van de provincie Noord-Holland en in de Focus Smart Mobility 2022-2025 is logistiek één van de onderwerpen waar de provincie de komende jaren inzet op wil plegen als het gaat om het bevorderen van modal shift, het verbeteren van verkeersveiligheid, het bevorderen van de doorstroming en de vermindering van de CO₂-uitstoot. Deze elementen zijn ook opgenomen in de nieuwe EU-strategie voor slimme en duurzame mobiliteit. De verregaande automatisering gaat naar verwachting leiden tot andere verkeersstromen en inzet van vervoersmiddelen. Automatisering leidt tot grote efficiëntie in warehousing en *handlingsprocessen*. Dit zorgt voor efficiëntere logistieke processen die effect hebben op goederenstromen. De provincie is van mening dat deze digitalisering goed is voor de concurrentiekracht van de sector.

De focus van deze agenda ligt voornamelijk op het goederenvervoer, niet op de bedrijfsmatige logistieke processen. Voor het goederenvervoer kan er een grote efficiëntieslag geslagen worden door de digitalisering. Daarom wordt met deze agenda digitalisering als basisaanpak van de goederenvervoerprojecten gezien. Het accent bij goederenvervoer ligt hierbij op een transitie naar slimme en schone logistiek. Gekeken wordt welke nieuwe technologieën en innovaties hieraan een succesvolle bijdrage kunnen leveren. Dit betreft ook ontwikkelingen als de vierentwintiguursbediening van bruggen en sluizen en de ontwikkeling van de Blauwe Golf in de provincie.

1.5 Totstandkoming van deze Agenda

Bij de voorbereiding van deze agenda zijn verschillende domeinen binnen de provincie betrokken, is gebruik gemaakt van beschikbare kennis, informatie en inzichten, en is voortgebouwd op bestaand beleid en bestaande afspraken. Hierbij is onder andere gesproken met verschillende andere overheden, marktpartijen en kennisinstellingen om de opgaven en mogelijke handelingsperspectieven voor deze agenda scherp te krijgen. Bedrijven zijn in een brede sessie eind 2020 betrokken om aan het begin van het traject input te leveren en zijn in september 2021 andermaal breed geconsulteerd. Eind 2021 zijn ook alle gemeenten in Noord-Holland gevraagd te reageren op de conceptagenda. Bij verschillende stakeholders is tussentijds kennis over de logistieke situatie opgehaald. Gedurende het opstellen van de agenda is informatie vanuit bedrijven en andere partners, zoals de Amsterdam Economic Board, verwerkt in de agenda. Hierbij zijn mogelijke rollen en de mogelijke inzet van instrumenten die de provincie tot haar beschikking heeft verkend. Eind 2021 is de agenda versterkt met een routekaart met een fasering met acties voor de korte termijn (2022-2024), een doorkijk naar de agenda voor de middellange termijn (2025 – 2030) en een ontwikkelperspectief voor de lange termijn (2030 en verder). De gesprekken met Provinciale Staten en belanghebbenden vormden hier belangrijke input voor. Ook is hier aandacht voor organisatie en financiering, en samenwerking met andere partijen. Dit proces heeft uiteindelijk geleid tot deze agenda.

Deze agenda kent een gelaagde opbouw. Er is inzichtelijk gemaakt:

1. Hoe het logistieke speelveld in Noord-Holland eruitziet;
2. Welke logistieke ontwikkelingen de provincie Noord-Holland de komende tien tot twintig jaar ziet;
3. Hoe de logistieke gremia en opgaven in Noord-Holland met elkaar verband houden;
4. Welke kansen in de provincie aanwezig zijn om invulling te geven aan de opgaven;
5. Welke rol de provincie kan spelen om de transitie naar slimme en duurzame logistiek te versnellen en invulling te geven aan de opgaven;
6. Wat ervoor nodig is om die rol te vervullen.

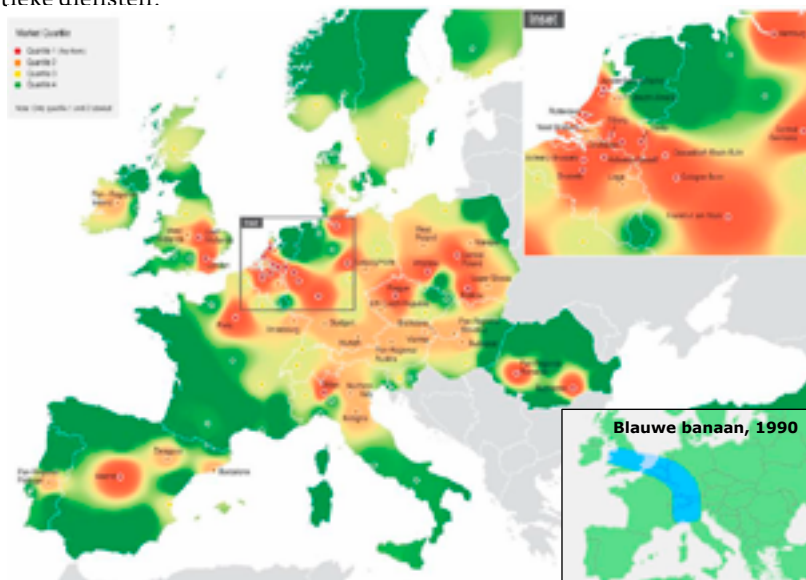


LOGISTIEK EN GOEDERENVERVOER IN NOORD-HOLLAND

Noord-Holland heeft een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau. Logistiek en goederenvervoer dragen hieraan bij en zijn randvoorwaardelijke pijlers van de maatschappij. Noord-Holland heeft een logistiek netwerk dat van hoge kwaliteit is met een goede (inter)nationale bereikbaarheid over de weg, per spoor en per binnenvaart, én internationaal voor de zee- en luchtvaart. Drie van de grote Europese transportcorridors (TEN-T) lopen door Noord-Holland. Bedrijven, zeker nabij strategisch gelegen knooppunten zoals rondom de haven van Amsterdam, Schiphol, de Greenports en de multimodaal bereikbare bedrijventerreinen, kunnen optimaal profiteren van de goede bereikbaarheid en logistieke faciliteiten. Ook leveren de hier gelegen bedrijven toegevoegde waarde aan elkaar, in samenhang met een onderliggend netwerk van regionale knooppunten. Een goed verbonden netwerk is hierbij van groot belang, met een goede aansluiting van bedrijventerreinen op de doorgaande (inter)nationale verbindingen.⁴

Hierdoor is logistiek een belangrijke banenmotor in Noord-Holland: ongeveer 100.000 mensen zijn direct werkzaam in het goederentransport in Noord-Holland en minstens een half miljoen in de bredere logistieke keten. Noord-Holland kent grote mainports en greenports die van (inter)nationaal belang zijn. Een kwart van alle toegevoegde waarde en banen op Schiphol komt bijvoorbeeld van de luchtvracht, namelijk 2,7 miljard euro.⁵ De Luchtvrachtmonitor 2018 toont het volgende beeld: Hoewel het luchtvrachtvolume op Schiphol met ruim 2% is gedaald in 2018 ten opzichte van 2017, is een stijging te zien van het aantal direct werkzame personen in Nederland van 14.016 (2017) naar 16.781 (2018). Ook is de directe toegevoegde waarde gestegen van €1,54 miljard naar €1,80 miljard. De stijgingen in 2018 zijn grotendeels het gevolg van stijgingen in de sectoren *opslag en dienstverlening voor transport* en het *wegvervoer*.⁶ En het Noordzeekanaalgebied (NZKG) met de Haven van Amsterdam heeft een toegevoegde waarde van 7 miljard euro.⁷ In totaal is de toegevoegde waarde van de brede logistieke sector ongeveer 20% van het Noord-Hollandse BBP.⁸ Ook andere (grote) werkgevers in Noord-Holland hebben een aanzienlijk belang bij logistiek en goederenvervoer in hun verdienmodellen. Tegelijkertijd zorgt de groeiende welvaart een toenemende vraag naar logistieke diensten.

Afbeelding 2:
Aantrekkelijkste
vestigingslocaties 2017
in vergelijking met 1990⁹



Bron: Prologis

⁴ ING, *Sectorstudie Transport en logistiek Nederland van gateway naar logistieke hub*, 2020.

⁵ Decisio, *Economische betekenis van luchtvracht Schiphol*, 2019.

⁶ Air Cargo Netherlands, *Luchtvrachtmonitor 2018*, 2020.

⁷ Haven van Amsterdam, *Jaarverslag 2020*, 2021.

⁸ CBS, *De regionale economie 2018*, 2019.

⁹ ING, *Sectorstudie Transport en logistiek Nederland van gateway naar logistieke hub*, 2020.

Het goederenvervoer staat echter voor grote veranderingen. De hoeveelheid te vervoeren goederen groeit, de energietransitie en digitalisering gaan de sector omvormen, de circulaire economie gaat zorgen voor andere vervoersbewegingen, en de internationale positie van Nederland en de Noord-Hollandse mainports als “Gateway to Europe” staat onder druk door de verandering van de wereldhandelsstromen, de internationale machtspositie en de groeiende economische kracht van Oost-Europese landen.¹⁰

De verschuiving van de logistieke kracht van West-Europa is goed zichtbaar op afbeelding 2. Waar in 1990 de “Blauwe Banaan” de hoofdlijn van economische ontwikkeling was, is in de jaren 20 een cluster van bedrijvigheid in heel Europa ontstaan. Om concurrerend te blijven moet de sector verduurzamen, digitaliseren en moeten de mobiliteitsnetwerken versterkt worden. Zonder deze stappen verliest de sector verder aan concurrentiekracht.

Keuzes over concurrentiekracht worden altijd gemaakt in onzekerheid over de toekomst. De Amsterdam Economic Board gebruikt daarom vier scenario's om grip te houden op de mogelijke ontwikkelingen van de economie en de samenleving richting 2040. De coronacrisis laat goed zien hoe plotseling de economie onder druk kan komen te staan. Voor het goederenvervoer is het daarom van groot belang hoe de goederenstromen zich gaan ontwikkelen. De coronacrisis heeft bepaalde ontwikkelingen zoals e-commerce versneld, maar ook de buffers van bedrijven om te investeren in nieuwe technologie mogelijk verminderd. Belangrijke ontwikkelingen om rekening mee te houden zijn bijvoorbeeld de verdere (industriële) ontwikkeling van de Europese interne markt en de ontwikkeling van de Oost-Europese landen, de ontwikkeling van het netwerk van duurzame brandstoffen en elektriciteit, de klimaatbestendigheid van infrastructuur, en de machtsstrijd van China en de Verenigde Staten op de wereldwijde en Europese goederenstromen.

In dit veranderende speelveld heeft de provincie een rol te spelen. In dit hoofdstuk worden de grootste ontwikkelingen geschetst. Daarbij gaan we achtereenvolgens in op de groei van het goederenvervoer, de energietransitie en verduurzaming, de digitalisering en druk op de leefomgeving. Deze ontwikkelingen zijn vertaald in vier hoofdpogaven voor de toekomst van het goederenvervoer als onderdeel van de logistieke ketens in de provincie:

2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer

Een eerste ontwikkeling is de groei van het goederenvervoer en de (onevenredige) druk die op de infrastructuur ontstaat. De verwachting is dat de komende jaren de groei van het goederenvervoer doorzet, onder andere door de groei van de bevolking. Op basis van de WLO-scenario's gaan we uit van een groei van 5-19% (2030), 8-31% (2040) en 17-60% (2050). Wel zit er verschil in de ontwikkeling van de goederenomvang in Noord-Holland afhankelijk van het hoge of lage scenario. In het lage scenario is er minder groei of zelfs krimp met minder groei of zelfs krimp van de goederenproductie in het noorden van de provincie en de Gooi-en-Vechtstreek, terwijl in het hoge scenario overal groei zit.¹¹ De overslag in Noord-Holland is de afgelopen jaren toegenomen, en blijft naar verwachting stijgen tot 2030 en 2040, vooral in het daily urban system van de MRA. Daarnaast is de bevolkingsgroei en daarmee samenhangende verstedelijking en infrastructurele projecten verantwoordelijk voor additionele groei van het goederenvolume. Deze groei zal per goederenstroom verschillen. Zo groeit containervervoer harder dan gemiddeld en zal het transport van bijvoorbeeld steenkool krimpen.

Gebruik van infrastructurele netwerken

Het goederenvervoer is in Noord-Holland multimodaal. Het maakt gebruik van de wegen, vaarwegen, spoorwegen (en deels buisleidingen). Op basis van landelijke cijfers blijkt dat ongeveer twee derde van het goederenvervoer plaatsvindt over de weg, een derde over water en 2,5% over het spoor. Door de voorspelde groei van de personenmobiliteit en het goederenvervoer neemt de druk op het totale transportsysteem toe. Dit zorgt ook voor extra vraag naar arbeidskrachten in de logistieke sector. Er is reeds sprake van een chauffeurstekort en tekort aan logistiek medewerkers in Nederland kijkend naar het aantal openstaande vacatures en de informatie die uit gesprekken met ondernemers naar voren komt. Uit de Netwerkstrategie MRA (2020) en het Multimodaal Toekomstbeeld MRA (2021) blijkt dat in Nederland het wegvervoer tot en met 2040 met 47% groeit, en in de MRA met 52%. De hoofdwegen kennen in Noord-Holland daardoor knelpunten. Voor de binnenvaart zijn o.a. de Oranjesluizen een groot knelpunt. De knelpunten nemen daardoor toe zoals ook in onderstaand figuur te zien is.¹²

¹⁰ ING, *Sectorstudie Transport en logistiek Nederland van gateway naar logistieke hub*, 2020.

¹¹ Rijksoverheid, *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021: Achtergrondrapportage Goederenvervoer Integraal*, 2021.

¹² Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA, *Multimodale netwerkstrategie MRA*, 2020.



Afbeelding 3: Knelpunten goederenvervoer¹³

Door grootschalige verstedelijking staat ook het spoorvervoer onder druk door toenemend aantal treinreizigers dat deels gebruik maakt van hetzelfde spoor. Maar ook door beperkingen om negatieve gevolgen van transport per spoor voor de leefomgeving in stedelijk gebied te voorkomen. Voor het spoorvervoer zit een knelpunt bij Weesp, waar goederentreinen concurreren met persontreinen om ruimte op het spoor. Ook de spoorpaden naar Duitsland via Oldenzaal en het traject naar Rotterdam kent grote beperkingen waardoor groei lastig te realiseren is. Het is wenselijk als de goederenstromen vanuit Rotterdam niet langer via Weesp zouden rijden.

Ook de ontwikkeling van nieuwe woongebieden als Haven-Stad heeft gevolgen voor de logistieke stromen en ruimtelijke ontwikkeling van de Haven van Amsterdam. Goede achterlandverbindingen zijn cruciaal voor deze logistieke hot-spots om te kunnen concurreren. Vanuit goederenvervoer gezien zijn watergebonden woongebieden als Haven-Stad niet altijd wenselijk omdat het de ruimte voor goederentransport over water en overslag van goederen beperkt. Een mainport als de Haven van Amsterdam heeft goede verbindingen nodig om te kunnen blijven functioneren als mainport. Projecten als de Sprong over het IJ moeten daarom vanuit goederenvervoer gezien het goederenvervoer niet hinderen. Nieuwe ontwikkelingen zoals strengere luchtkwaliteitsnormen dienen ook samen te gaan met mogelijkheden om de sector te helpen om die normen te halen waar het buiten de redelijke verantwoordelijkheid van de bedrijven ligt. Het is belangrijk dat de regio die belangen goed meeweegt bij ontwikkelingen op de verschillende corridors zodat de havengebieden goed kunnen blijven functioneren.

Aanvullend is het mogelijk dat meer containers over de weg vervoerd gaan worden (een 'reverse modal shift') doordat goederenvervoer over de weg mogelijk sneller verduurzaamt dan goederenvervoer over het water. Dit kan extra druk op capaciteits- en veiligheidsknelpunten opleveren in de MRA en mogelijk op lokaal niveau op verschillende plekken in de provincie.¹⁴

Naar de Noord-Hollandse provinciale waterwegen is in 2018 en 2019 onderzoek gedaan. Uit deze onderzoeken blijkt dat er sprake is van een dalend gebruik van de binnenvaart op de provinciale waterwegen, door o.a. groter wordende schepen en het verdringen van watergebonden bedrijfslocaties.¹⁵ De conclusie was ook dat

¹³ Rijksoverheid, *Integrale Mobiliteitsanalyse: Achtergrondrapportage Goederenvervoer Integraal*, 2021.

¹⁴ Topsector Logistiek, *Impactschatting risico reverse modal shift containervervoer*, 2020.

¹⁵ Panteia & Sweco, *Toekomst van Goederenvervoer over water in Noord-Holland: Inzicht in huidige en toekomstige stromen over provinciale vaarwegen*, 2018.

investeren in de vaarwegen kostbaar is,¹⁶ maar dat met een kernnet en gericht modal shift beleid er wel kansen zijn. Dit is afhankelijk van de economische ontwikkeling en de ontwikkelingen in het goederenvervoer over spoor en weg. Volgens de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 groeit de binnenvaart tot 2040 in een hoog scenario in heel de provincie. In een scenario van lage economische ontwikkeling is er sprake van een krimp richting 2040 boven het Noordzeekanaalgebied.

Noord-Holland kent een uitgebreid netwerk van wegen, vaarwegen en spoorwegen. Voor het goederenvervoer wordt voornamelijk van de wegen gebruik gemaakt en van de hoofdvaarwegen (Noordzeekanaal, IJmeer en Amsterdam-Rijnkanaal). Door de groei van het goederenvervoer worden deze netwerken dus meer belast in de toekomst en zijn er knelpunten. Echter is deze belasting niet gelijk verdeeld. De vaarwegen bieden in principe potentie voor groei van de binnenvaart, zeker op het Noordhollandsch Kanaal en de Zaan, maar deze potentie wordt nog niet ten volle benut. Ook is er ruimte op andere momenten van de dag op de verschillende mobiliteitsnetwerken. De benutting van de capaciteit is nog niet optimaal. Ook het spoor heeft potentie voor goederenvervoer.

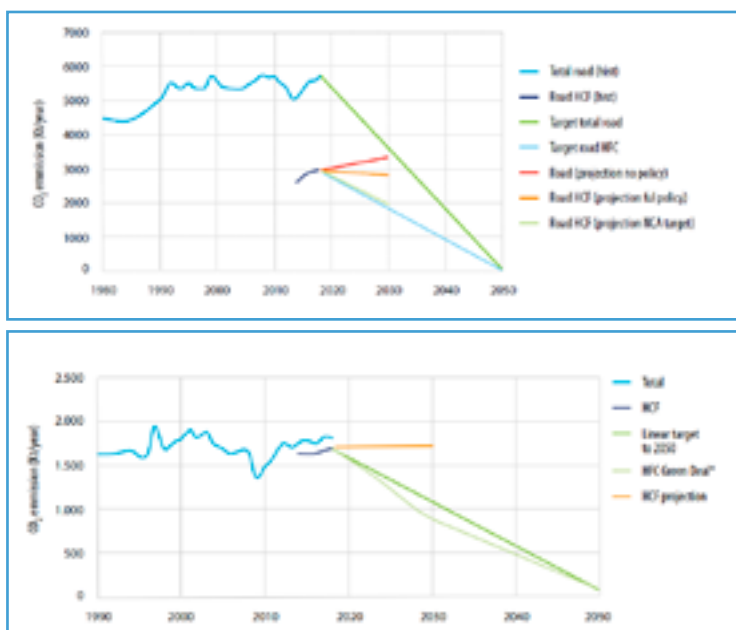
2.2 Ontwikkeling 2: Energietransitie en verduurzaming

CO₂-uitstoot

Een tweede grote ontwikkeling is verduurzaming. De energietransitie zorgt voor grote veranderingen in het goederenvervoer. De sector (exclusief lucht- en zeevaart) stoot op dit moment 30% van de totale uitstoot van mobiliteit in Noord-Holland uit. Het goederenvervoer staat daardoor voor een grote opgave om te verduurzamen. De sector moet in 2050 klimaatneutraal zijn en de jaren daarvoor volgens landelijke en regionale doelstellingen stappen zetten. Dat betekent dat al in de periode tot 2030 de logistieke sector een grote bijdrage moet leveren aan de doelstellingen van het RMP. Een uitsnede waar de logistiek hoeveel CO₂ uitstoot, en wat de besparingspotentie is (bijvoorbeeld lege ritten of type logistiek per voertuigklasse), wordt onderzocht in het project “dashboard logistieke stromen”. Deze informatie is nog niet voorhanden.

Voor het landelijke achterlandtransport is onderstaande afbeelding indicatief voor de opgave. Er moet een kentering in de aanpak komen. De Noord-Hollandse situatie is vergelijkbaar met deze grafieken. Wat duidelijk te zien is dat de verwachte ontwikkeling met de reeds ingezette beleidsinzet (de oranje lijnen) ver boven de noodzakelijke kentering zitten.

Afbeelding 4: Historische, geprojecteerde en gerichte CO₂-uitstoot van achterlandtransport (HCF) via de weg (boven) en het water (onder) in Nederland.¹⁷



16 1Royal HaskoningDHV, *Vervolgonderzoek goederenvervoer over water Provincie Noord-Holland*, 2019.

17 CE Delft, *Outlook Hinterland and Continental Freight*, 2020

Verduurzaming zorgt voor een grote veranderende energievraag voor bedrijven. Waar nu diesel gebruikt wordt en gebruik gemaakt wordt van bestaande (besloten en openbare) tankinfrastructuur, gaat een grote vraag naar elektriciteit en alternatieve brandstoffen ontstaan. Het tempo van verduurzaming van het goederenvervoer hangt enerzijds af van de keuzes over en investeringen van transporteurs in hun transportmiddelen en anderzijds van de investeringen in de benodigde netwerken die voorzien in duurzame brandstoffen. Verduurzaming gaat nu via verschillende paden: via duurzame aandrijving van voertuigen (electriciteit, groene waterstof, andere schone(re) brandstoffen), door efficiëntere voertuigen (o.a. super-ecocombi's en pakketfietsen), het verbeteren van de doorstroming op de infrastructuur, en efficiëntere logistiek (o.a. bundeling van ladingen) of overstap naar andere modaliteiten. Sommige keuzes worden door regelgeving als bijmengverplichting van biobrandstoffen of door het inrichten van zero-emissie zones gestimuleerd.

Duurzame transportvoertuigen

De verwachting van de samenwerking van laadinfrastructuurpartijen (E-laad.nl), is dat van al het transport over langere afstanden in 2035 volgens het middenscenario 42% elektrisch is. In de stadslogistiek is dat dan al 83%. De vertraging ten opzichte van stadslogistiek van het elektrificeren van het zware transport is te vinden in de gevraagde vermogens die nodig zijn voor het langere zware transport waardoor de ontwikkeling van de voertuigen langer duurt. Dit gaat zorgen voor een substantiële reductie van de CO₂-uitstoot.

Afbeelding 5: Prognose elektrificatiegraad van verschillende modaliteiten in 2035.¹⁸

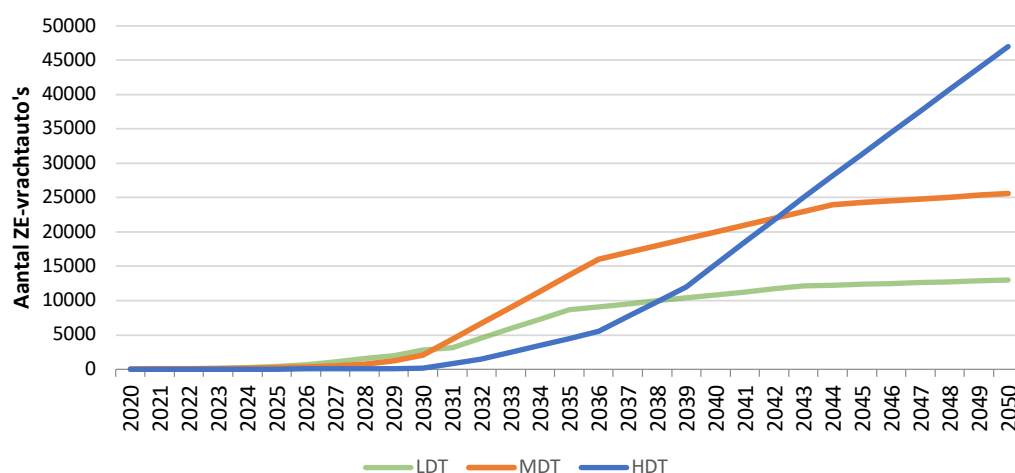
Soort	Huidig aandeel e-voertuigen ^o	Prognoses ELaadNL Outlook 2035 (midden scenario)		
		Aandeel e-voertuigen	Aantal e-voertuigen	Elektriciteitsvraag (TWh) per jaar
Personenvoertuigen	3,2%	35%	3.000.000	7,8
OV-bussen	25%	95%	4.700	0,6
Bestelvoertuigen	0,7%	61%	618.600	3,7
Trucks - stadslogistiek	0,6%	83%	25.000	1,2
Trucks - internationaal	0%	42%	48.500	4,9
Binnenvaart - containervaart	0%	51%	97	0,1
Bouwmaterieel**	0%	42%	24.625	0,9

* Gebaseerd op cijfers van RVO.

** Cijfers zijn inclusief weg- en waterbouw.

Deze groei van zero-emissie voertuigen gaat niet lineair. Het kent een exponentiële groei, die vanaf eind jaren 20 voor de verschillende segmenten (licht transport (LDT), middelzwaar transport (MTDT), en zwaar transport (HDT)) een eigen ontwikkeling doormaakt.

Afbeelding 6: Prognose van de groei van het aantal ZE-vrachtauto's in Nederland¹⁹



¹⁸ ELaadNL, *Outlook Elektrisch Bouwen*, 2021.

¹⁹ EV Consult, *Transitiestudie verduurzaming wegtransport*, 2020.



Op dit moment zijn er onvoldoende middelen, voertuigen en brandstoffen om op korte termijn geheel over te stappen op alternatieve brandstoffen. Het gebruik van fossiele brandstoffen gaat daarom nog een tijd lang een belangrijke rol blijven spelen in het goederenvervoer. Dit drukt op de totale CO₂-reductie opgave.

De ontwikkeling van duurzaam goederentransportvoertuigen

Voor alle segmenten van transport wordt verwacht dat in de periode 2025-2028 de business case goedkoper wordt voor elektrisch rijden dan voor fossiel transport, te zien op onderstaande figuren.

Hoe zwaarder het transport, hoe langer het pad naar verduurzaming gaat duren. Voor waterstofvoertuigen ligt het omslagpunt nog een aantal jaren verder in de toekomst omdat de voertuigontwikkeling daar enkele jaren later op gang gekomen is dan bij elektrificatie. Doordat niet elke type rit qua ritprofiel gemaakt kan worden met een elektrisch voertuig, is een mix van waterstofvoertuigen, elektrische voertuigen en voertuigen op alternatieve brandstoffen waarschijnlijk in 2030.

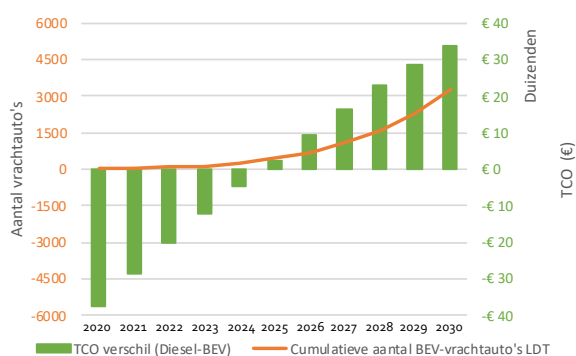
Om deze ontwikkeling door te maken moeten producten en afnemers nu investeren terwijl de kosten hoger zijn dan voor dieselvoertuigen. Sommige partijen doen dit om een strategische marktpositie te verwerven, of omdat ze de extra kosten kunnen vermarkten via duurzame marketing. Maar in het algemeen zijn de kosten nog te hoog voor grootschalige omslag.

De groei vanaf eind jaren 20 van ZE-vrachtauto's gaat daarom niet zonder slag of stoot. De kost- en gebruiksprijs voor de nieuwe voertuigen ligt nu vaak nog hoger dan de fossiele brandstofvoertuigen waardoor alternatieve financiering of hogere transportvergoedingen nodig zijn. En het samenwerken om ladingen te bundelen botst vaak op het niet willen delen van datastromen door bedrijven. Hiervoor is het ook noodzakelijk om een dekkende tank- en laadinfrastructuur te hebben. Wanneer de groei loskomt moet het netwerk klaar zijn om dit te kunnen faciliteren, anders kan de groei niet gerealiseerd worden.

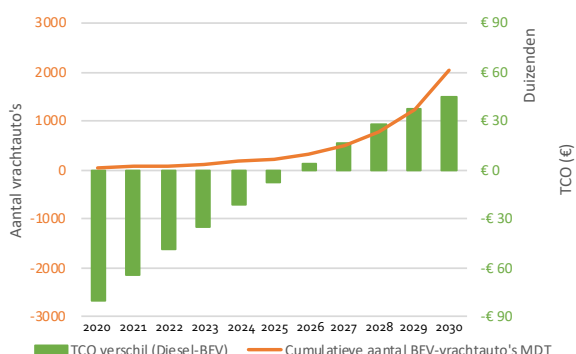
De transitie naar duurzame voertuigen vraagt om partijen die hun nek uitsteken en investeren. De provincie kan deze transitie ondersteunen door de uitrol van het laad- en tanknetwerk te stimuleren en om te zorgen voor coalities in de goederenketens die gezamenlijk de stap naar voren zetten. Dat kost nu geld, maar dat is inherent aan innovaties. De kosten gaan voor de baten uit.

Afbeelding 7: Prognose kostenontwikkeling verschillende transportsegmenten (licht, middelzwaar en zwaar transport).²⁰

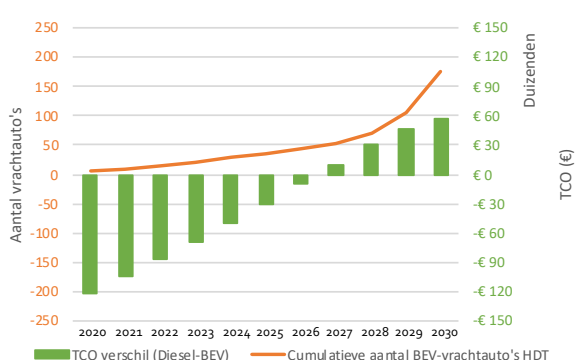
Transitiepad LDT-segment



Transitiepad MDT-segment



Transitiepad HDT-segment

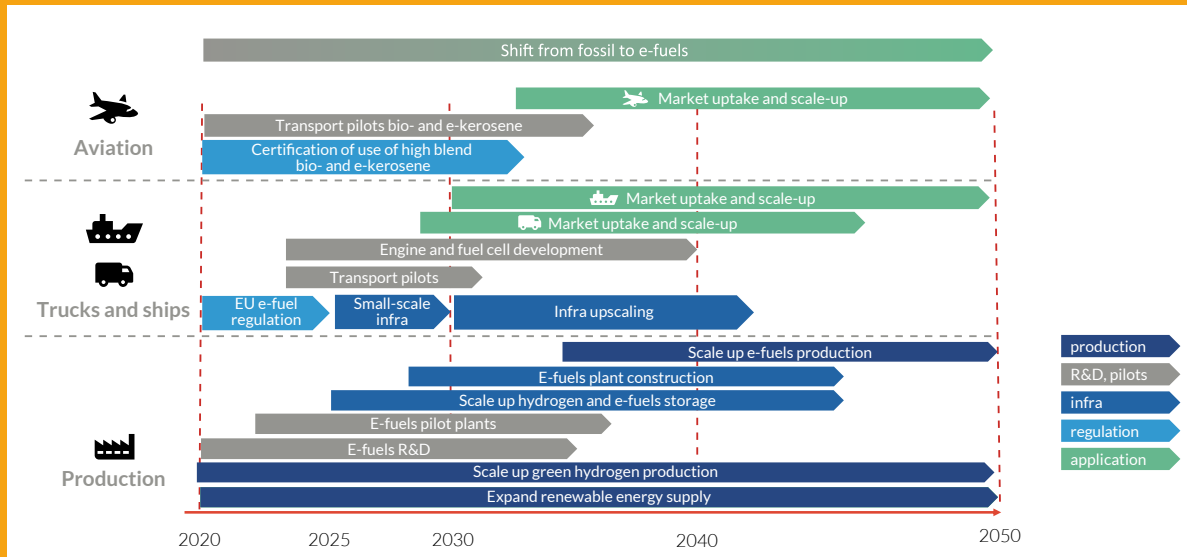


20 EV Consult, Transitiestudie verduurzaming wegtransport, 2020.



Voor waterstof komt TNO op basis van een studie naar de ontwikkeling van waterstof en de van waterstof afgeleide brandstoffen tot onderstaand schema. Daaruit wordt duidelijk dat de applicatie van waterstof op grootschalige manier in het transport enkele jaren na de grootschalige introductie van elektrificatie in transport plaats gaat vinden. Het is waarschijnlijk dat na 2030 een mix van batterij-elektrische voertuigen, waterstof aangedreven voertuigen en voertuigen op alternatieve brandstoffen rond zullen rijden. Energetisch gezien is elektrische voortstuwing efficiënter dan voortstuwing met waterstof of andere brandstoffen.

Afbeelding 8: Prognose van de ontwikkeling van waterstof en van waterstof afgeleide brandstoffen in verschillende sectoren.²¹



In de verduurzaming van het goederenvervoer worden er al goede stappen gezet. In steden wordt steeds meer gebruik gemaakt van lichte elektrische voertuigen (LEV's) voor transport of actieve mobiliteit (fietskoeriers). Grote bedrijven testen nieuwe voertuigen zoals elektrische vrachtwagens of biobrandstoffen uit om te kijken hoe die passen in de bedrijfsvoering. In 2021 is het eerste binnenvaartschip, de Alphenaar, volledig elektrisch aangedreven in Nederland in de vaart genomen.

Biobrandstof is een verzamelnaam voor brandstoffen die zijn gemaakt uit biomassa. Er zijn verschillende soorten. Bijvoorbeeld biodiesel, bio-ethanol, biogas of bio-butanol. Biobrandstoffen worden gemaakt uit plantaardig materiaal of afval zoals palmolie, koolzaad, suikerriet, maïs, graan, of frituurvet. De Europese Unie wil dat producenten duurzame en verantwoorde biobrandstof leveren. Dit staat in de Europese richtlijn hernieuwbare energie. De EU-landen hebben afgesproken dat in 2020 minimaal 10% van de brandstof uit alternatieve brandstoffen bestaat. Brandstofleveranciers moeten elk jaar een bepaalde hoeveelheid biobrandstoffen op de markt brengen. Bedrijven die brandstof leveren aan tankstations mengen daarom kleine percentages biobrandstof door benzine of diesel. Sommige luchtvaartmaatschappijen voeren al vluchten uit op biokerosine. Dat is gemaakt van plantaardig of dierlijk materiaal (zoals dierlijk vet).²² Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat biobrandstoffen tot minder fijnstofuitstoot leiden, maar dat dit niet per se minder schadelijk is voor de volksgezondheid door verhoogde toxiciteit van de uitstoot (kleinere fijnstofdeeltjes). Afhankelijk van de productiemethoden en productielocatie van biobrandstofgrondstoffen is de CO₂-reductie groter ten opzichte van fossiele brandstoffen en kan de impact op de natuur verschillen. Wanneer er sprake is van landschapsverandering (land use change) kan de impact negatief zijn op klimaat en natuur.²³

Vrachtwagenfabrikanten ontwikkelen nieuwe modellen voor o.a. waterstof en elektrisch transport. De eerste waterstoftankstations in Noord-Holland zijn bijvoorbeeld in 2021 operationeel geworden en in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is ook aandacht voor de logistieke laadbehoefte. Ook worden er laadpleinen

²¹ TNO, *E-Fuels, towards a more sustainable future for truck transport, shipping and aviation*, 2020.

²² Rijksoverheid, *Biobrandstoffen*, 2021 <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/milieuvriendelijke-brandstoffen-voor-vervoer/biobrandstoffen>

²³ Jeswani, Harish K., Chilvers, Andrew, en Adisa Azapagic. *Environmental Sustainability of Biofuels: A Review. Proceedings of the Royal Society A, Volume 476, no. 2243*. November 2020.



ontwikkeld, zoals bij Deudekom in Duivendrecht. In 2021 is de Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL) door MRA-Elektrisch voor de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland opgesteld. Voor goederenvervoer is daar ook de laadbehoefte bepaald. Het bepalen van de behoefte op regioniveau betekent echter niet dat op lokaal niveau ook de infrastructuur op tijd klaar is om de komende vraag naar elektriciteit en alternatieve brandstoffen te kunnen voorzien.

Op lokaal niveau is in Noord-Holland zichtbaar dat de elektrificatie of aandrijving via andere brandstoffen van het wagenpark niet zonder meer mogelijk is. Deze is afhankelijk van voldoende laadmogelijkheden en stroom- en brandstofleveringen op de locaties waar de bedrijven laden en/of tanken. De verscheidene logistieke segmenten hebben verschillende ritprofielen en dus andere laadbehoefte. Via de aanpak van MRA-Elektrisch wordt gewerkt aan het realiseren van de laadinfrastructuur. De tekorten op het elektriciteitsnetwerk, in opwek- of afnamemogelijkheden – in grote delen van Noord-Holland beperken de mogelijkheden om over te stappen op elektrische voertuigen. Vanuit het goederenvervoer bezien moet er zekerheid zijn van voldoende afnamemogelijkheden voor stroom. De alternatieve brandstoffen, zoals waterstof, worden de komende jaren voornamelijk door de havengebieden van Den Helder en het Noordzeekanaalgebied verder ontwikkeld. Voor het goederenvervoer is het belangrijk dat de waterstofontwikkeling ook uitstraalt naar het wagenpark. De ontwikkelingen in deze gebieden, onder andere met de nog te ontwikkelen Havennota Noord-Holland en de ontwikkelingen in het NOVI-gebied NZKG, zijn belangrijke elementen voor verdere vormgeving van de energietransitie en de logistiek in Noord-Holland. Regelgeving op Europees en Rijksniveau ondersteunt de ontwikkeling van deze omslag.

2.3 Ontwikkeling 3: Digitalisering

Nieuwe technologieën in de auto, mobiliteitsdiensten en alternatieve vervoerswijzen zorgen ervoor dat mobiliteit slimmer, schoner en veiliger wordt. Ook het mobiliteitsgedrag van gebruikers verandert, mede door toenemende aandacht voor klimaat, milieu, gezondheid en duurzaamheid (Focus Smart Mobility, 2021). Er komt steeds meer data beschikbaar waardoor bedrijven beter geïnformeerd kunnen worden over de actuele verkeerssituatie (zoals de beschikbaarheid van verbindingen en verstoringen op het wegennet) en waardoor ze efficiënter in de provincie kunnen reizen (Koers Smart Mobility). Door digitalisering en automatisering zullen de vervoersstromen wijzigen en daardoor ziet het mobiliteitssysteem er in de toekomst anders uit dan nu.

Digitalisering en automatisering wordt in de logistieke sector steeds vaker ingezet. Enerzijds door innovaties als bijvoorbeeld het fysieke internet (internet of things). Daardoor is het mogelijk informatie tussen bedrijven te delen en om efficiëntere logistieke processen vorm te geven. Zo kunnen bijvoorbeeld goederenstromen gemakkelijker gebundeld worden en is er minder lokale goederenopslag nodig. Hierdoor kan het aantal lege of halfvolle vervoersbewegingen beperkt worden en zijn er in totaal minder verkeersbewegingen nodig. Het delen van data tussen bedrijven en overheden is hiervoor cruciaal. De communicatie tussen voertuigen en de infrastructuur zorgt er anderzijds voor dat transporteurs efficiënter, veiliger en duurzamer kunnen rijden. En



uiteindelijk kan automatisering van het vervoer bijvoorbeeld zorgen voor optimalere benutting van de infrastructuur (bijvoorbeeld meer vervoer 's nachts met stille zero-emissie voertuigen in plaats van overdag of met een ander transportmiddel). Door digitalisering wordt het ook gemakkelijker om meervoudig ruimtegebruik mogelijk te maken. Zo kunnen laad- en losplekken in de ochtend beschikbaar zijn voor transporteurs en in de middag omgetoverd worden tot terrassen. Ook het vervoer door de lucht, via drones, of via een hyperloop is mogelijk op termijn en kan zo de bestaande fysieke infrastructuur ontlasten.

De ontwikkelingen in de digitalisering gaan snel en de kansen voor een grotere efficiency zijn groot. Bestaande en nieuwe partijen zien kansen om een meer datagerichte invulling te geven aan de mobiliteit. Dit kan grote gevolgen hebben voor bijvoorbeeld de logistieke sector waar traditionele transportbedrijven concurrentie krijgen van nieuwe bedrijven met een sterke ICT-achtergrond. Dit heeft effect voor bedrijven en reizigers in Noord-Holland, maar ook voor de provincie als beleidsmaker.

2.4 Ontwikkeling 4: Druk op leefomgeving neemt toe

De vierde ontwikkeling is de relatie tussen goederenvervoer en de leefomgeving. Door verstedelijking en de verwachte toename van het goederenvervoer ontstaat een toenemende druk op de leefomgeving, terwijl de leefbaarheid en het landschap rondom infrastructuur vaak al onder druk staan. Ook het thema gezonde leefomgeving groeit in Nederland aan aandacht, met gevolgen voor milieuvervuilende bedrijvigheid en transport. Verstedelijking zorgt voor bouwlogistiek tijdens de bouw van de faciliteiten, maar ook voor extra goederenstromen na oplevering van de woningen. Zonder maatregelen kunnen negatieve effecten toenemen en kunnen beperkingen ontstaan voor het goederenvervoer als gevolg van voorwaarden die worden gesteld om bijvoorbeeld geluidhinder, overlast door trillingen, verkeersveiligheid, externe veiligheidsrisico's of een slechte luchtkwaliteit te voorkomen.

Aangaande de leefbaarheid zijn er enkele belangrijke ontwikkelingen te zien.

1. In navolging van het Klimaatakkoord werken meerdere steden in Noord-Holland aan het inrichten van milieu- en/of zero-emissie zones voor stadslogistiek en hubs. Projectontwikkelaars en logistieke bedrijven spelen hierop in door hubs te ontwikkelen en te exploiteren.
2. Er is een landelijk Schone Lucht Akkoord (SLA) dat streeft naar een gezondheidswinst van minimaal 50% in 2030 t.o.v. 2016. De provincie Noord-Holland is onderdeel van dit akkoord. De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen vanuit het goederenvervoer moet dus beperkt worden. Deze agenda draagt ook bij aan het behalen van de gezondheidsdoelen uit het Schone Lucht Akkoord door de aandacht voor schone lucht nadrukkelijk mee te nemen in het goederenvervoerbeleid (zie hoofdstuk 3) en de focus van acties gericht op verduurzaming en terugdringen van milieuvervuiling (hoofdstuk 4).
3. Het goederenvervoer raakt ook de stikstofproblematiek. De zware voertuigen en binnenvaartschepen veroorzaken stikstofuitstoot. Op sommige plekken in Noord-Holland lopen de goederencorridors ook langs kwetsbare natuur of Natura2000-gebieden. Uitstootreductie van stikstof op die locaties en in het goederenvervoer in algemene zin is noodzakelijk volgens de nieuwe stikstofaanpak. Daarom grijpen o.a. de havens in door technische installaties zoals katalysatoren te verplichten.
4. Op verschillende plekken doen zich leefbaarheidsknelpunten voor, met name langs het spoor in stedelijk gebied, maar ook langs vaar- en autowegen. Bijvoorbeeld in Amsterdam zijn de kademuuren dermate kwetsbaar dat zware vrachtwagens geweerd worden. Het risico bestaat dat per geweigerde vrachtwagen meerdere kleine voertuigen moeten rondrijden. Ook de ontwikkeling van knooppunten vraagt aandacht, waar ruimte wordt geboden aan logistieke bedrijvigheid. Ontwikkeling van bedrijven kan samengaan met druk op de kwaliteit van de leefomgeving. De (negatieve) impact van logistieke distributiecentra kan fors zijn. Echter kunnen deze ook een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van de leefomgeving, mits slim geclusterd, zoveel mogelijk op bestaande terreinen en ingepast in het landschap.
5. Er worden ook in Noord-Holland goederen vervoerd die gevaarlijk kunnen zijn voor de omgeving. In Nederland is voor de hoofdinfrastructuur een Basisnet vastgesteld. Dit wettelijk kader bepaald wat waar in welke hoeveelheid vervoerd kan worden. Deze routes zijn belangrijk voor de stroom van gevaarlijke stoffen door de provincie. Er zijn bijvoorbeeld grenzen aan bebouwing toegestaan rond het Basisnet. Vanuit het goederenvervoer is het belangrijk dat de routes begaanbaar blijven voor transport van gevaarlijke goederen en dat verstedelijking niet zorgt voor verlegging van de routes, beperkingen op de routes of onwenselijke lig- en wachtplaatsen. Ook clustering van bedrijvigheid is vanuit deze gedachte logisch.
6. Door de groeiende stadsbevolking en de verwachte economische ontwikkeling neemt de behoefte aan



bouw- en renovatiewerkzaamheden in steden toe. Bij een onzorgvuldige aanpak hebben transportactiviteiten ten behoeve van bouwwerkzaamheden echter een negatief effect op de omliggende buurt. De bouw is verantwoordelijk voor naar schatting 15 tot 20 procent van de vrachtwagens en 30 tot 40 procent van de bestelwagens in steden. Om milieutechnische, maatschappelijke en economische redenen is er behoefte aan slimmere, schonere en veiligere oplossingen voor bouwlogistiek in stedelijke gebieden.²⁴

7. De verstedelijking raakt op punten ook de huidige logistieke bedrijfslocaties, zoals de Haven van Amsterdam. Door de behoefte aan woningbouw staan dit soort bedrijfslocaties onder druk. Dit kan de economische potentie van de sector in Noord-Holland beperken.

2.5 Hoofdpogaven

Op basis van de hiervoor beschreven ontwikkelingen ziet de provincie vier hoofdpogaven voor de toekomst van het goederenvervoer als onderdeel van de logistieke ketens in de provincie:

- **Het transportnetwerk is onvoldoende toekomstbestendig:** Richting de toekomst worden knelpunten verwacht door een toenemende druk op de infrastructuur (vooral het wegennet, en daarnaast spoor). Dat is nadelig voor de concurrentiepositie van de provincie. Bovendien worden de multimodale netwerken onvoldoende slim benut; de potentie van de binnenvaart en spoor wordt nog niet optimaal benut. Ook staan sommige goederencorridors onder druk door toenemende verstedelijking.
- **Goederenvervoer en logistiek staan voor een grote opgave voor verduurzaming:** Er worden stappen gezet, maar verduurzaming gaat niet snel genoeg om klimaatneutrale en circulaire doelen te halen, zowel voor het transport over de weg, als over het water. Een belangrijk knelpunt is de toepassing van alternatieve duurzame brandstoffen en het realiseren van het hiervoor benodigde energienetwerk en laadinfrastructuur.
- **Goederenvervoer en logistiek zorgen voor druk op de leefomgeving:** De inpassing en het gebruik van infrastructuur voor transport en de ontwikkeling van logistieke bedrijven moet in balans zijn met de leefomgeving en het landschap. Voorkomen van negatieve effecten, en liefst bijdragen aan een impuls van de leefomgevingskwaliteit, gezondheid en veiligheid staat daarbij voorop. Balans betekent ook dat goederenvervoer en logistiek moet kunnen worden geacommodeerd vanwege het belang voor welvaart en welzijn in de provincie. Ook ruimtelijk. Door gezondheid en gezonde leefomgeving als belang vooraf te integreren in besluitvormingsprocessen waarborgen we de balans tussen een gezonde leefomgeving en goederenvervoer en logistiek.
- **Digitalisering biedt kansen en zorgt voor grote veranderingen:** Digitalisering is een trend die zich doorzet en grote invloed heeft op de bedrijfsvoering en de logistieke sector. Digitalisering biedt bovenal kansen voor bijvoorbeeld efficiënter gebruik van infrastructuur, efficiëntere logistieke processen, en daarmee voor verduurzaming en het voorkomen van negatieve effecten voor de omgeving. De impact van digitalisering in het transport gaat naar verwachting groot zijn. Deze transitie gaat niet vanzelf en moeten we samen met het bedrijfsleven en de samenleving doorlopen.

Ook is het van belang dat de mainports zoals Haven van Amsterdam en de Greenport A7 goed blijven functioneren. Ook wanneer door de energietransitie en veranderende economische structuur van Europa de goederenstromen qua omvang en qua inhoud gaan wijzigen.

²⁴ Hogeschool van Amsterdam, *Slimme bouwlogistiek: onderzoek naar de fundamenten van slimme en schone bouwlogistiek in steden*, 2018.



PERSPECTIEF VOOR DE TOEKOMST

Veel landelijke, provinciale en regionale doelstellingen en inspanningen zijn gericht op 2030, zoals het Klimaatakkoord, het Schone Lucht Akkoord en de ambities van het Amsterdam Logistics Board. Om gebruik te kunnen maken van de energie in deze trajecten sluit deze agenda aan op dat jaartal. In 2030 is het welvaarts- en welzijnsniveau in Noord-Holland naar verwachting nog steeds hoog. De logistiek levert hier een belangrijke bijdrage aan. Essentieel voor deze bijdrage is een infrastructuurnetwerk van hoge kwaliteit, waar voertuigen efficiënt kunnen vervoeren met minder negatieve externe effecten dan nu het geval is. Dat betekent dat verschillende netwerken over de weg, per spoor, over het water en buisleidingen slim moeten worden benut, én moeten beschikken belangrijke logistieke knooppunten over goede faciliteiten. Zo zorgen we ervoor dat het goederenvervoer efficiënt en op een duurzame manier kan plaatsvinden.

Met deze agenda richten we ons op drie ambities:

1. In 2030 hebben we een toekomstbestendig transportnetwerk dat robuust, betrouwbaar en veilig is en waarin slim gebruik wordt gemaakt van verschillende modaliteiten.
2. In 2030 heeft een versnelling plaatsgevonden in de verduurzaming van het goederenvervoer zodat de sector haar bijdrage kan leveren aan de afspraken voor verduurzaming en klimaat.
3. In 2030 is de ontwikkeling van het goederenvervoer in balans met de fysieke leefomgeving.

Om deze ambities te realiseren, benutten we de kansen van digitalisering en van andere innovaties. Zo zorgen we voor een goed vestigingsklimaat voor bedrijven in de logistiek, die banen en toegevoegde waarde voor de Noord-Hollandse economie opleveren. De ambities zijn groot en hebben een brede reikwijdte. Verderop in dit hoofdstuk worden ze geconcretiseerd. Als provincie spannen we ons in om de ambities te realiseren, maar we zijn hiervoor afhankelijk van de samenwerking met de Rijksoverheid, gemeenten, private partners en andere organisaties.

3.1 Slim gebruik van een toekomstbestendig transportnetwerk

Door een goede kwaliteit, voldoende capaciteit en slim gebruik van de verschillende infrastructuurnetwerken is het goederenvervoer over de weg, per spoor, over het water, door de lucht en via buisleidingen, efficiënt, betrouwbaar, veilig en duurzaam en zijn negatieve effecten voor de leefomgeving minimaal. Bovendien zijn voor de logistiek belangrijke knooppunten multimodaal goed ontsloten, met goede overslagvoorzieningen om slim gebruik te kunnen maken van de verschillende mobiliteitsnetwerken. Digitale oplossingen en andere innovaties worden hierbij optimaal benut. Zo faciliteren we de verschillende logistieke ketens in Noord-Holland, van de (inter)nationale doorvoer van goederen van en naar onze mainports, de regionale transportstromen, tot aan lokale stadsdistributie. Dit draagt bij aan een sterke internationale concurrentiepositie en een goed vestigingsklimaat voor de logistieke sector.

In 2030:

- Is de kwaliteit van de basisinfrastructuur op orde voor efficiënt, betrouwbaar en veilig goederenvervoer over de weg, per spoor, over het water en via buisleidingen. Eventuele knelpunten voor efficiënt, betrouwbaar en veilig transport worden zoveel mogelijk geminimaliseerd. Onze focus ligt hierbij op een uitstekend functionerend provinciaal “kernnet”, inclusief de (inter)nationale achterlandverbinding via de Goederenvervoercorridor Zuid en aansluiting op de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost.
- Wordt optimaal gebruik gemaakt van de beschikbare capaciteit van de verschillende multimodale netwerken. Specifiek wordt de kwaliteit en capaciteit van vaarwegen optimaal benut, blijft er voldoende capaciteit op het spoor beschikbaar voor goederenvervoer en wordt de potentie van buisleidingen als aanvullende modaliteit benut. Ook is multimodale overslag eenvoudig waarbij



transporteurs keuzemogelijkheden hebben voor een efficiënte afwikkeling van het goederenvervoer. Een duurzame modal shift draagt tevens bij aan verduurzaming (zie verderop bij ambitie 'verduurzaming') en maakt het rendabeler om te investeren in de Zaan en het Noordhollandsch Kanaal.

- Zijn voor de logistiek belangrijke knooppunten goed ontsloten, met betrouwbare en veilige aansluitingen op de multimodale netwerken en goede overslagvoorzieningen. Onze aandacht gaat in ieder geval uit naar voor de provincie belangrijke logistieke knooppunten Schiphol, Noordzeekanaalgebied, Greenports Aalsmeer en A7, bedrijventerrein Boekelermeer, *Seed Valley* en AMS-IX.
- Gebeurt goederenvervoer op een efficiënte manier, waarbij de beladingsgraad zo hoog mogelijk is om vervoersbewegingen waar mogelijk te voorkomen, bijvoorbeeld doordat stromen worden gebundeld en logistiek slim wordt georganiseerd, zodat efficiënter met voertuigen, infrastructuur en logistiek medewerkers omgegaan wordt.

We investeren pas in nieuwe infrastructuur als opties voor efficiënter goederenvervoer en slimmer gebruik van de capaciteit van de verschillende multimodale netwerken niet afdoende is. Dit is in lijn met de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) en het Perspectief Mobiliteit. We sluiten nieuwe infrastructuur dus niet uit. Maar om deze ambities te realiseren worden digitale oplossingen en andere innovaties optimaal benut, waarbij de focus ligt op het opschalen van succesvolle toepassingen. Dat betekent concreet ook dat bedrijven en overheden eerst moeten onderzoeken of het bundelen van goederen mogelijk is om zo verkeersbewegingen te verminderen, voordat we kijken naar uitbreiding van de infrastructuur.

Hierbij benadrukken we dat het realiseren van goederenvervoer over water of spoor een complex onderwerp is. Als provincie stimuleren we bedrijven de stap te zetten door ze in de onderzoeksfase naar modal shift potentie te ondersteunen. Ook zijn we medeverantwoordelijk voor het realiseren van de infrastructurele randvoorwaarden. Dit kan ofwel direct het geval zijn als het om provinciale infrastructuur gaat, of indirect als het gaat om infrastructuur van derden. Voor de havengebieden wordt via de nog op te stellen Havennota ook invloed uitgeoefend op de benodigde infrastructuur en voorzieningen in deze gebieden.

3.2 Verduurzaming van het goederenvervoer

De afhandeling van goederenstromen gebeurt op een duurzame manier, waarbij de sector haar bijdrage levert aan afspraken voor verduurzaming en het klimaat. In lijn met het Regionaal Mobiliteitsprogramma werken we toe naar 55% reductie van de CO₂-uitstoot in 2030, en reduceren we deze naar 'nul' in 2050. Dit wordt bereikt door in eerste plaats in te zetten op het voorkomen en verminderen van onnodig transport en het verkorten van (voedsel)ketens, door te kiezen voor de meest efficiënte en duurzame vormen van transport (modal shift) én door het efficiënter en duurzamer maken van de transportmiddelen zelf. Hierbij is er een duidelijke relatie met de eerste ambitie; efficiënt goederenvervoer en slim gebruik van duurzame transportmiddelen draagt immers ook bij aan terugdringen van milieuvervuiling en CO₂-uitstoot.

In 2030:

- Zijn de voorwaarden aanwezig die transporteurs in staat stellen om goederenvervoer op een efficiënte en duurzame wijze af te wikkelen, inclusief een duurzame modal shift (zie hiervoor de ambitie 'slim gebruik').
- Is tijdig een dekkend netwerk energie-infrastructuur beschikbaar, dat is afgestemd op het provinciale kernnet, om de omslag naar gebruik van alternatieve groene brandstoffen voor emissievrij en fossielvrij transport mogelijk te maken. Onze aandacht gaat in ieder geval uit naar de benodigde energie-infrastructuur voor verduurzaming van zowel het transport over de weg als over het water (in lijn met de doelstellingen van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens, 2019), met aandacht voor elektrisch aangedreven transport, gebruik van waterstof en andere brandstoffen en inzet van buisleidingen om deze transitie te ondersteunen.

Door opschaling van digitale voorzieningen en andere innovaties is transport nog efficiënter geworden en wordt door een 'multimodale aanpak' meer én slimmer gebruik gemaakt van binnenvaart en spoor als duurzame vormen van transport.





3.3 Goederenvervoer en logistiek zijn in balans met de fysieke leefomgeving

In lijn met het provinciale Programma Gezonde Leefomgeving (2020) is een duurzame en concurrerende ontwikkeling van het goederenvervoer en logistiek mogelijk, mits in goede balans met de fysieke leefomgeving en in balans met de kwaliteit en ontwikkeling van stad, land en natuur. Negatieve effecten en overlast als gevolg van goederenvervoer en logistieke knooppunten - zoals op het gebied van luchtverontreiniging, geluidhinder, externe veiligheid en verkeersveiligheid - worden met 10 tot 30% teruggebracht. Naast het aanpakken van knelpunten worden bij de ontwikkeling van infrastructuur en logistieke knooppunten kansen benut om waar mogelijk ook bij te dragen aan een verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Efficiënt ruimtegebruik en een goede inpassing van bestaande en nieuwe infrastructuur en logistieke bedrijven draagt hieraan bij. Zo zorgen we er tevens voor dat er ook in de toekomst voldoende ruimte is voor goederenvervoer.

In 2030:

- Is voldoende 'milieuruimte' gegarandeerd langs het provinciale kernnet van infrastructuur om goederenvervoer hier te kunnen blijven accommoderen. Knelpunten op deze locaties (luchtkwaliteit, stikstof, geluid, biodiversiteit, trillingen, externe veiligheid en verkeersveiligheid) worden opgelost en (stedelijke) ontwikkelingen langs hoofdwegen, het spoor en het water zijn zodanig afgestemd dat goederenvervoer over het kernnet gegarandeerd blijft.
- Is voldoende 'milieuruimte' gegarandeerd bij voor de provincie belangrijke logistieke knooppunten, vooral om logistieke bedrijven te accommoderen die profiteren van de goede multimodale voorzieningen én bijdragen aan een krachtige logistieke sector. De ontwikkeling van de knooppunten en de hierin gevestigde bedrijven gebeurt in balans met de leefomgeving, waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van de beschikbare ruimte, en de vestiging van bedrijven is afgestemd op het transportnetwerk (juiste bedrijf op de juiste plek). We erkennen dat niet alles kan, er zitten grenzen aan milieuruimte voor bedrijvigheid in Noord-Holland. Elke locatie vraagt om een evenwicht tussen verschillende belangen van bewoners, bedrijven en omgeving.
- Worden bij de ontwikkeling van infrastructuur en logistieke knooppunten kansen benut om waar mogelijk ook bij te dragen aan een verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving en de biodiversiteit.
- Draagt efficiënt en emissievrij goederenvervoer naast verduurzaming ook bij aan het wegnemen van knelpunten voor de leefomgeving, bijvoorbeeld vanwege de luchtkwaliteit en stikstofdepositie (zie hiervoor bij ambitie 'verduurzaming').
- Gebeurt de ontwikkeling van het infrastructuurnetwerk en de logistieke knooppunten zodanig dat deze de transitie naar een circulaire economie mogelijk maken.
- Is de totale overlast van goederenvervoer voor bewoners van Noord-Holland verminderd door andere routekeuzes, goederenbundeling en verduurzaming.

Het opschalen van succesvolle digitale voorzieningen en andere innovaties draagt bij aan deze ambities voor een goede balans met de fysieke leefomgeving.



WAT GAAN WE DOEN

De ambities uit hoofdstuk 3 kan de provincie Noord-Holland niet alleen realiseren. In dit hoofdstuk is toegelicht wat we gaan doen om samen met onze partners perspectief en de ambities te realiseren. Vanuit de verschillende rollen die we hebben in het speelveld werken we toe naar concrete acties. De manier waarop we samenwerken is toegelicht in hoofdstuk 5. Hier wordt eerst de stapsgewijze en flexibele aanpak op hoofdlijnen geschetst, waarna de aanpak per pijler wordt toegelicht.

4.1 Een stapsgewijze en adaptieve aanpak

Deze agenda is de eerste stap op weg naar een meer integrale en samenhangende aanpak voor een slimme en duurzame ontwikkeling van de logistiek en het goederenvervoer in Noord-Holland. De opgaven vragen om een heldere koers en consistent beleid voor anderen (zoals inwoners, bedrijven en andere overheden). Dit doen we door een grote diversiteit aan acties, waarbij een groot aantal partijen betrokken is zijn.

Verschillende partijen in de goederenketen hebben hier een rol in te spelen. EU en Rijk bepalen de (inter) nationale regels voor goederentransport en de transportnetwerken; de gemeenten bepalen de specifieke locaties voor overslag/laad- en lospunten en zero-emissiezones; de mainports voor de overslag op hun terreinen en wachtrijbeheer. De provincie heeft in dit dossier verschillende rollen:

- De rol van (vaar)wegbeheerder om te zorgen voor veilig en efficiënt vervoer van voertuigen;
- De rol van coördinator om te zorgen voor een gelijk speelveld in Noord-Holland voor bedrijven als het gaat om stadslogistiek;
- De rol van vormgever van de ruimtelijke ordening, belangrijk voor milieuruimte, hindercontouren en ontwikkeling van bedrijven/haventerreinen;
- De rol van organisator om een goed dekkend netwerk van laadinfrastructuur en tankinfrastructuur te verzorgen dat draait op een stabiel energienetwerk;
- De rol van aanjager voor de transities van de komende decennia: digitalisering, verduurzaming en de uitrol van nieuwe modaliteiten;
- De rol van verbinder tussen lokale overheden, stakeholders, Rijksoverheid en brancheorganisaties.

Deze provinciale rollen komen naar voren in de acties die in deze agenda weergegeven zijn. Vanuit deze rollen en wettelijke taken kan de provincie invloed uitoefenen op de logistiek en goederenvervoer. In de Omgevingsvisie NH2050 staan vier vormen van overheidssturing toegelicht. Deze zijn gebaseerd op de verhouding tussen de overheid en de samenleving, en de verhouding tussen resultaten en randvoorwaarden. Als we die vier vormen toepassen op logistiek, komen we uit op de volgende vier:

- Responsieve provincie: denk aan ruimte bieden aan co-creatie;
- Samenwerkende provincie: denk aan samenwerkingsafspraken, Green Deals, kennisoverdracht, meedoen in experimenten, samenwerkingsprogramma's;
- Presterende provincie: denk aan aanbesteding en financiering van eigen of gezamenlijke projecten (zoals infrastructuur), subsidies, (grond)beleid, programma's;
- Rechtmatige provincie: denk aan regelgeving (zoals verordeningen en juridische sturing), toezicht (zoals monitoring) en handhaving.

Tegelijkertijd zijn ontwikkelingen op de lange termijn onzeker. Zo gaan technologische ontwikkelingen en innovaties in goederenvervoer, verduurzaming en digitalisering snel. De onzekerheid over een aantal andere ontwikkelingen is groot en zorgt ervoor dat bedrijven soms voorzichtig zijn. De sector is daarom gebaat bij een stapsgewijze aanpak met een stabiele en vaste koers, maar ook met adaptiviteit in de uitvoering. Als provincie bepalen we niet het tempo van vernieuwing en innovatie. Echter raakt het ons wel. Daarom volgen wij ontwikkelingen en de voortgang en impact van maatregelen nauwgezet.



Wanneer kansen zich voordoen om succesvolle innovaties op grotere schaal toe te passen, dan moeten we hier snel op in kunnen spelen.

Om de aanpak behapbaar te maken, zetten we in op de drie ambities die in hoofdstuk 3 zijn geschetst. In de uitvoering vergt de samenhang van maatregelen binnen de ambities nadrukkelijk aandacht. Zo draagt een slimme benutting van het transportnetwerk ook bij aan verduurzaming, en heeft de ontwikkeling van knooppunten direct gevolgen voor de het verloop van goederenstromen.

Het is belangrijk te benadrukken dat voor een groot deel van de hieronder geschetste aanpak, de samenwerking met de Rijksoverheid, gemeenten, private partners en andere organisaties noodzakelijk is om de ambities te realiseren. Logistiek krijgt in sommige delen van de provincie voldoende aandacht, maar in andere delen nog onvoldoende gezien de ontwikkelingen en de snelheid van verandering. In Noord-Holland wordt daarom ook het goederenvervoer meegenomen in regionale aanpakken en samenwerkingsafspraken over mobiliteit, waar

Afbeelding 9: Routekaart slimme en duurzame logistiek Noord-Holland



speciale aandacht wordt gegeven aan het aanbrengen van een logistieke aanpak in gebieden of gemeenten die dit nog niet hebben (kunnen doen). In de volgende paragrafen is de aanpak voor de drie ambities verder uitgewerkt. Hierbij ligt de focus op maatregelen om met deze agenda de eerste stap te zetten naar een integrale en samenhangende aanpak voor de drie ambities. Hierbij starten we voor de korte termijn (periode tot 2024) met concrete acties om de aanpak op gang te brengen én doen we gelijktijdig onderzoek om de aanpak verder aan te scherpen.

Zo kunnen we de aanpak richting de middellange termijn (2025 – 2030) en lange termijn (vanaf 2030) afhankelijk van wat nodig en wenselijk is verder uitbouwen. Onderstaand figuur biedt een raamwerk voor routekaart waarin de aanpak op de drie ambities is samengevat. De adaptieve routekaart is in bijlage 1 van deze agenda opgenomen.

4.2 Slim gebruik van robuust en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk

Om te komen tot de ambitie van een toekomstbestendig transportnetwerk dat robuust, betrouwbaar en veilig is en waarin slim gebruik wordt gemaakt van verschillende modaliteiten, zijn de volgende voorwaarden nodig:

- A. Inzicht in de goederenstromen, inclusief knoop- en knelpunten, en verwachte groei. Het gaat hier om goederenstromen over alle typen infrastructuur. Hiervoor kunnen we o.a. het dashboard logistieke stromen (Q1 2022) gebruiken. Dit vraagt ook om inzicht in de benodigde ruimtevrage van de logistieke ontwikkelingen en benodigde voorzieningen, zoals overnachtings- en autoafzetplaatsen voor de binnenvaart.
- B. Een multimodaal 'Kernnet' identificeren als update van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noordvleugel uit 2008. In dit multimodale 'Kernnet' stellen we het infrastructurele netwerk vast, inclusief de belangrijkste overslaglocaties, dat essentieel is voor het functioneren van het goederenvervoer in Noord-Holland. Dit vraagt ook om inzicht in de benodigde ruimtevrage van de logistieke ontwikkelingen en de ruimtevrage voor overslag voor synchromodaal transport.
- C. Een afwegingskader voor provinciale investeringen in de logistieke keten, op volgorde van de *trias mobilica* en de duurzaamheidsladder zoals ook in het Perspectief Mobiliteit aangegeven:
 1. **Verminderen:** Inzetten van maatregelen die de vervoersbewegingen verminderen, bijvoorbeeld door smart mobility-oplossingen gericht op vrachtbundeling. Hierdoor wordt er minder onnodig met weinig of geen vracht gereden.
 2. **Veranderen:** Het optimaal benutten van de basisinfrastructuur en het organiseren van slimme logistiek over deze infrastructuur. Door inzet van mobiliteitsmanagement en modal shift kunnen de goederenstromen veranderen van overbelaste netwerken naar netwerken waar nog ruimte is.
 3. **Verbeteren:** Investeren in infrastructuur om het mobiliteitsnetwerk toekomstbestendig te maken. Hierdoor ontstaat er extra ruimte voor verkeersbewegingen.
- D. Inzicht in locaties van logistieke overslagpunten, zoals hubs, vanwege de groei van goederenvervoer, de verstedelijking, en het verminderen van verkeersbewegingen in de landbouw, zowel voor wegtransport als voor de overslag van weg naar spoor of water. Wat zijn de knooppunten in het netwerk en wat zijn de meest logische locaties voor overslagpunten? Hoe kunnen het begin en einde van de goederenketens efficiënter worden? Waar bevinden deze overslagpunten zich al, en welke locaties bieden kansen voor nieuwe overslagpunten?
- E. Inzicht in welke technologische ontwikkelingen kunnen bijdragen aan de provinciale doelstellingen. De ontwikkeling daarvan gebeurt door marktpartijen. De provincie moet die ontwikkelingen monitoren. Wanneer technologieën kunnen bijdragen aan doelstellingen en kansrijk lijken, kan de provincie die initiatieven ondersteunen, zoals gedaan wordt met het verbeteren van de doorstroming in Connected Transport Corridors Amsterdam Westkant, de Cargoloop Holland, of het ontwikkelen van datadeelplatforms voor goederentransport. De provincie kan ook leren van anderen, wanneer een andere provincie bijvoorbeeld succesvol is met een initiatief – in lijn met de aanpak in de landelijke Krachtenbundeling Smart Mobility.

Als provincie zetten we daarom in op:

- A. Het opstellen van een 'Multimodaal Kernnet Goederenvervoer', rekening houdend met o.a. de vrachtwagenheffing van het Rijk.
- B. Het versterken van de samenwerking en de achterlandverbindingen van de mainportlogistiek in de MIRT Goederenvervoercorridor Zuid en Amsterdam Logistics.
- C. Het versterken van de transitie naar efficiëntere en schonere stadslogistiek door het opstellen van een





Foto: Amsterdam Economic Board

uitvoeringsagenda en onderzoek naar logistieke hubs, samen met de Vervoerregio Amsterdam en andere partners.

- D. Het stimuleren van de ontwikkeling van het fysieke internet voor goederenvervoer.
- E. Het stimuleren van goederenbundeling, verbeterde doorstroming en modal shift op de Noord-Hollandse mobiliteitsnetwerken door o.a. de vierentwintiguursbediening van bruggen en sluizen en de Blauwe Golf.
- F. Het ondersteunen van technologische ontwikkelingen zoals de cargoloop en *smart shipping*.
- G. Het stimuleren van de aanleg van pakketkluisen in elk woongebied van Noord-Holland.
- H. Het stimuleren van gebundelde levering van producten voor publieke partijen en (grotere) bedrijven in Noord-Holland.
- I. Het investeren in infrastructuur op een toekomstig Multimodale Kernnet Goederenvervoer om deze robuuster, veiliger en efficiënter te maken.

4.3 Verduurzaming van het goederenvervoer

Om te komen tot de ambitie een versnelling plaats te laten vinden in de verduurzaming van het goederenvervoer zodat de sector haar bijdrage kan leveren aan de afspraken voor verduurzaming en klimaat, zijn de volgende voorwaarden nodig:

- A. Provinciale inzet op de verduurzaming van het goederenvervoer op het Multimodale Kernnet Goederenvervoer.
- B. Een dekkend netwerk van tank- en laadinfrastructuur voor duurzame aandrijving van vaar- en voertuigen, zodat dit betrouwbaar gebruikt kan worden in de logistieke ketens. Dit vraagt ook om inzicht in de benodigde ruimte voor laden, tanken en opslag, ook voor de binnenvaart.
- C. Versnelling van vaar- en voertuigtechnologie (innovatie op het gebied van emissievrije energievoorziening). Wij kunnen deze technologie niet versnellen, dat doet de markt. Wij houden deze ontwikkelingen wel nauwlettend in de gaten en proberen de markt te stimuleren om stappen vooruit te zetten.
- D. Duidelijke regelgeving om marktpartijen te stimuleren stappen te zetten in verduurzaming. Het is voor de ondernemers in Noord-Holland belangrijk dat in milieu- en zero-emissiezones zoveel als mogelijk dezelfde regels gelden. Als provincie vinden we een gelijk speelveld voor ondernemers en inwoners belangrijk.

Als provincie zetten we daarom in op:

- A. Het stimuleren van verduurzaming van het goederenvervoer op het Multimodale Kernnet Goederenvervoer.
- B. Het stimuleren dat marktpartijen en netbeheerders een voor het goederenvervoer dekkend netwerk van alternatieve tank- en laadinfra ontwikkelen, via:
 1. Inzicht verkrijgen in de verwachte laad- en tankbehoefte op lokaal niveau voor goederenvervoer. Hier voeren we onderzoeken naar uit, zowel bureaustudie als testen in de praktijk.
 2. Het Multimodale Kernnet Goederenvervoer gebruiken we als kader waar deze uitrol van tank-/



- laadpunten van belang is voor het goederenvervoer. Waar worden al tank- en laadpunten ontwikkeld? En waar bevinden zich kansen voor tank- en laadpunten?
3. Het bijeenbrengen van de energievraag van logistieke bedrijven en de mogelijkheden voor energieopwekking op bedrijventerreinen en de mogelijkheden van slimme energiesystemen (smart grids).
 4. De provincie Noord-Holland zet het opdrachtgeverschap en de samenwerking binnen MRA-Elektrisch en de samenwerking met de netbeheerders in om te zorgen voor ruim voldoende (snel)laadpunten, stroomcapaciteit voor logistieke bedrijven en slimme energieoplossingen.
 5. Het stimuleren van de uitrol van waterstofvoertuigen en tanklocaties voor goederenvervoer conform de provinciale waterstofstrategie.
 6. Het opstellen van een provinciale visie op alternatieve brandstoffen en laadinfrastructuur.
 7. Het stimuleren van de uitrol van deze tank- en laadinfra, bijvoorbeeld via ruimtelijke reserveringen, het subsidiëren van walstroom, het stimuleren van het aanleggen van laadpleinen, het stimuleren van vraagbundeling naar alternatieve brandstoffen en het stimuleren van aanvragen via subsidietrajecten van Rijk en EU, zoals de DKTI of het *Recovery and Resilience Facility*.
- C. Het stimuleren van de ontwikkeling van vaar- en voertuigtechnologie.
1. Het organiseren van vraagbundeling voor en door ondernemers, en verspreiden van informatie over voertuigen op duurzame brandstoffen of elektriciteit. Hiermee bouwen we de randvoorwaarden voor het ontwikkelen van een dekkend netwerk van tank- en laadinfrastructuur op.
 2. Het aanjagen door de provinciale vloot direct of indirect te verduurzamen, bijvoorbeeld door inkoop of aanbesteding.
- D. Het stimuleren van gemeenten om zero-emissiezones voor goederenvervoer in te richten, zonder dat dit negatieve gevolgen heeft voor omliggende gebieden. Dit levert een directe stimulans voor marktpartijen op om in duurzame voertuigen te investeren. We zorgen voor extra stimulering door:
1. Zorgen voor regionale afstemming over de locaties voor stadslogistieke hubs, en door onderzoekstrajecten naar stadslogistiek bij gemeenten te ondersteunen als kennispartner en financier. Hiervoor stellen we een Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek op.
 2. We onderzoeken of ondersteuning bij het doorlopen van het subsidietraject, door bijvoorbeeld een subsidiebureau of -loket in te richten, nuttig kan zijn.
 3. Het onderzoeken of andere regelgeving, zoals bijvoorbeeld (provinciale) ZE-zones, additioneel mogelijk is.

4.4 Logistiek en goederenvervoer in balans met de leefomgeving

Om te komen tot de ambitie van een ontwikkeling van het goederenvervoer in balans met de fysieke leefomgeving, zijn de volgende voorwaarden nodig:

- A. Een vastgesteld Multimodaal Kernnet Goederenvervoer om te bepalen welke goederencorridors van bovengemiddeld belang zijn.
- B. Het inzichtelijk hebben waar logistiek en goederenvervoer voor problemen in de leefomgeving zorgt en het opstellen van plannen hoe deze problematiek verminderd kan worden.
- C. Beleid hoe de provincie omgaat met knelpunten op het Multimodale Kernnet Goederenvervoer. Wanneer zijn die knelpunten problematisch, en welke actie wordt dan ondernomen? Dit zijn vervolgens de randvoorwaarden voor verminderen, veranderen en verbeteren (zoals in de duurzaamheidsladder en het Perspectief Mobiliteit).
- D. In de Omgevingsverordening moeten de belangen voor goederenvervoer en logistiek worden geborgd. Denk aan milieucontouren van de belangrijke logistieke locaties. Hiermee blijft goederenvervoer en logistiek mogelijk.

Als provincie zetten we daarom in op:

- A. Het Multimodaal Kernnet Goederenvervoer en de bijbehorende logistieke knelpunten vast te stellen.
- B. Het stimuleren dat logistieke bedrijvigheid zich concentreert op en rond dit kernnet om overlast en verloodsing in de provincie te voorkomen.
- C. Het maken van een aanpak voor een samenhang tussen ruimtelijk economische ontwikkeling en logistiek, in relatie tot het netwerk van knooppunten en bedrijventerreinen, zoals bij Nationale Omgevingsvisie (NOVI).
- D. Het onderzoeken en indien succesvol opschalen van bouwlogistiek over water.
- E. Het stimuleren van maatregelen om luchtverontreiniging (waaronder stikstof) te verminderen.
- F. Het stimuleren van routekeuzes die verkeersveiliger zijn.



SAMENWERKING EN ORGANISATIE

De opgave voor een slimme en duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer is met de drie ambities veelomvattend. Maatregelen op verschillende schaalniveaus vergt inzet en betrokkenheid van een groot aantal partijen. Overheden, het bedrijfsleven, brancheorganisaties en kennisinstellingen dragen hier, ieder vanuit haar eigen rol en verantwoordelijkheid, aan bij. Transporteurs, de industrie en andere aan logistiek verbonden bedrijven nemen het voortouw bij de afwikkeling van het goederenvervoer. Ook hebben zij een eigen verantwoordelijkheid voor verduurzaming en digitalisering. Kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties dragen bij aan bijvoorbeeld kennisontwikkeling en innovatie. Overheden zorgen voor de benodigde randvoorwaarden om logistiek en goederenvervoer te kunnen accommoderen. Hierbij met inachtneming van verschillende relevante doelstellingen als klimaat, leefbaarheid en economische ontwikkeling. Denk aan de ontwikkeling, en het beheer en onderhoud van infrastructuur, het stellen van kaders, vaststellen van lange termijn regelgeving en het stimuleren en faciliteren van ontwikkelingen op het gebied van verduurzaming, de fysieke leefomgeving en digitalisering.

Rol van de provincie in de slimme en duurzame ontwikkeling van de logistiek

De provincie Noord-Holland ziet onder meer de volgende rollen voor zich weggelegd bij het realiseren het perspectief voor een slimme en duurzame logistiek:

- **Responsieve provincie:** Zoals het ruimte bieden aan co-creatie en initiatieven vanuit de logistieke sector, bijvoorbeeld voor het slim organiseren van logistiek, voor verduurzaming en digitalisering.
- **Samenwerkende provincie:** Zoals het faciliteren van samenwerking, het maken van samenwerkingsafspraken, het organiseren van kennisoverdracht en het meedoen in experimenten.
- **Presterende provincie:** Zoals slimme en duurzame aanbestedingen voor het organiseren van logistieke stromen en projecten waarin de provincie zelf een verantwoordelijkheid heeft, en de financiering van eigen of gezamenlijke projecten (zoals infrastructuur), subsidies, (grond)beleid en programma's.
- **Rechtmatige provincie:** Zoals het zorgen van de benodigde regelgeving (verordeningen en juridische sturing), toezicht (inclusief monitoring) en handhaving, bijvoorbeeld gericht op het slim benutten van transportnetwerken, voor verduurzaming, voor het sturen op een goede balans met de leefomgeving en het stimuleren en in goede banen leiden van de toepassing van digitale oplossingen en andere innovaties.

Voor goederenvervoer is samenwerking cruciaal om verbeteringen in de sector door te voeren, en de gezamenlijke opgaven het hoofd te bieden en ambities te realiseren. Denk aan het organiseren van een slimmere benutting van netwerken en de samenwerking tussen terminals, vervoerders, bedrijven en overige partijen. Het faciliteren van samenwerking draagt ook bij aan een samenhangende ontwikkeling van het netwerk van logistieke knooppunten, en het adresseren van opgaven zoals verduurzaming en kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

Landelijke samenwerking

Er wordt op dit moment door vele partijen geïnvesteerd in maatregelen die bijdragen aan een slimme en duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer in de provincie. Met het Rijk en de regio maken wij afspraken over gezamenlijke investeringen in verduurzaming en de infrastructuur, zoals het subsidiëren van waterstoftankstations of het verbeteren van de vaarwegen. Met het bedrijfsleven en kennisinstellingen wordt in MRA-verband al samen opgetrokken, bijvoorbeeld op het gebied van digitalisering, verduurzaming en ruimtelijk-economische ontwikkeling. De Topsector Logistiek is een



belangrijke verbindende schakel op landelijk niveau. Een slimme en duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer vergt samenhang in de aanpak. Samenwerking vormt hierbij een randvoorwaarde voor een samenhangende en efficiënte inzet van middelen. Deze agenda biedt een basis voor een gestructureerde en gefocuste samenwerking tussen partijen in de provincie.

De samenwerking met het Rijk is voor het hebben van een gedragen en toekomstbestendig multimodaal netwerk voor goederenvervoer cruciaal. Daarom is het oprichten van de MIRT Goederencorridor Zuid tijdens het BO-MIRT 2021 belangrijk. Met die aanpak wordt de samenwerking op de corridor van de MRA naar Rotterdam, via de Schipholregio, en Antwerpen bestendigd. De grote dossiers en infrastructurele vraagstukken worden via dit programma en het BO-MIRT geagendeerd. Op regionale schaal is versterkte samenwerking met Rijkswaterstaat kansrijk om bijvoorbeeld de modal shift van weg naar water te stimuleren en voor het uitrollen van stadslogistiek.

Samen met de andere provincies wordt in het IPO gewerkt aan de beleidsopgave goederenvervoer en logistiek met een focus op modal shift en verduurzaming. In dit verband stemmen wij de ontwikkelingen met de andere provincies af.

5.1 Hoe geven we uitvoering aan de Agenda

De opgave voor een slimme en duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer is divers en raakt verschillende andere provinciale thema's en programma's. Daarom is bijvoorbeeld de aansluiting bij programma's op het gebied van gezonde en veilige leefomgeving, smart mobility of economische ontwikkeling van belang. Deze agenda vormt dan ook een deel van de uitvoering van de Focus Smart Mobility en het Regionaal Mobiliteitsprogramma. Ook is het belangrijk om schone en slimme logistiek te agenderen als onderwerp in trajecten als Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, MIRT-Goederenvervoercorridor Zuid en diverse programma's voor de MRA en het Noordzeekanaalgebied.

Integraal

Een integrale benadering is van belang bij de afwikkeling van logistieke stromen in de context van andere opgaven en maatregelen binnen de provincie, en in samenhang met vervoersstromen op (inter)nationaal en lokaal niveau. Het raakt de bereikbaarheid van stad en platteland, de doorstroming op de (provinciale) infrastructuur, het leefklimaat (geluid, trillingen, luchtkwaliteit, omgevingsveiligheid), de klimaatopgave (CO₂-uitstoot), biodiversiteit, stikstofproblematiek, de voedselvisie, ontwikkeling van bedrijventerreinen, de woningbouw en verstedelijkingsopgave, de havens en Schiphol, en de energietransitie en ontwikkeling van nieuwe alternatieve brandstoffen. De diversiteit, het grote aantal betrokkenen én de onzekerheden die spelen op de lange termijn, maken de complexiteit groot. Dit vraagt om een integrale en adaptieve benadering.



Adaptief

Technologische ontwikkelingen, innovaties, verduurzaming en digitalisering in goederenvervoer gaan snel. Tegelijk is de onzekerheid over andere ontwikkelingen groot, denk bijvoorbeeld aan het tempo van herstel van de economie na de COVID-19 crisis, of de ontwikkeling van mondiale goederenvervoerstromen. Dit vergt dat ontwikkelingen nauwgezet worden gevolgd én er flexibiliteit is in de uitvoering. Maatregelen kunnen bijvoorbeeld eerder of juist later nodig zijn, en soms blijken andere maatregelen nodig. En wanneer kansen zich voordoen, worden succesvolle innovaties op grotere schaal toegepast als dit bijdraagt aan de ambities voor het goederenvervoer. Deze agenda biedt houvast en tegelijk flexibiliteit.

Aanpak

De provinciale betrokkenheid bij goederenvervoer is vandaag de dag dus breder dan doorstroming en bereikbaarheid. De acties en maatregelen binnen de verschillende ambities hangen nauw met elkaar samen. Met het oog op de gewenste ontwikkeling van het goederenvervoer, is het belangrijk om te zorgen voor een samenhangende uitvoering van acties en maatregelen. Zo moeten bijvoorbeeld de maatregelen op het gebied van digitalisering bijdragen aan een slimme benutting van infrastructuur én verduurzaming van het goederenvervoer. Eventuele investeringen in infrastructuur moeten zijn afgestemd op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van knooppunten in het logistieke netwerk. In de periode tot en met 2024 organiseren we deze dwarsverbanden en bouwen we aanpak stapsgewijs verder uit. In de routekaart (bijlage 1) en de daarbij horende aanpak via de 3 thema's van een toekomstbestendig multimodaal mobiliteitsnetwerk, verduurzaming, en de balans met de omgeving is de concrete aanpak weergegeven.

Monitoring van de ambities en voortgang

Monitoring is belangrijk om grip te houden of we op schema liggen qua doelstellingen en ambities. Om dit vorm te geven wordt de komende jaren gewerkt aan het inzichtelijk maken van de goederenstromen en de impact van goederenvervoer op de verschillende doelen van de provincie die in de agenda benoemd zijn. Een deel van de acties uit de routekaart in 2022 is voorbereidend van aard voor de realisatie van projecten in 2023 en verder. Ook vallen projecten die de logistiek verbeteren onder bestaande programma's en agenda's met eigen verantwoordingscycli. Om dubbelwerk te voorkomen, rapporteren daarom elke 2 jaar over de voortgang van de agenda (eerste keer in 2023) en leggen verantwoording af van de ondernemen stappen.

5.2 Financiering

Naast inhoudelijke opgaven is er ook een financiële opgave. Sommige (logistieke) samenwerkingsverbanden zoals Amsterdam Logistics en MRA-Elektrisch worden door de provincie financieel ondersteund. We investeren daarnaast in het aanleggen, beheren en onderhouden van de (provinciale) infrastructuur. Zo heeft op 13 september 2021 Provinciale Staten besloten om 7,5 miljoen euro te reserveren voor de ontwikkeling van een binnenhaven op de Boekelermeer bij Alkmaar ter ondersteuning van de modal shift op het Noordhollandsch Kanaal en heeft Gedeputeerde Staten op 18 mei 2021 besloten om maximaal 2,9 miljoen euro beschikbaar te stellen om de (main)portlogistiek van Amsterdam Logistics toekomstbestendig te maken. De financiële ruimte bij de provincie, maar ook bij gemeenten en Rijk, voor grootschalige infraprojecten is beperkt. Dit vergt enerzijds inzet op kostenbesparing en efficiency. Daarnaast is de opgave om dekking te vinden voor de ambities. De precieze opgave is afhankelijk van de rol die de provincie aanneemt en hoe onze partners gaan handelen op dit dossier. Hier wordt de gangbare P&C cyclus voor gebruikt.



BIJLAGE

1. ROUTEKAART

Onderstaande routekaart geeft per pijler de te ondernemen acties van de provincie Noord-Holland weer. Deze routekaart is adaptief. Dit betekent dat er aanpassingen aan doorgevoerd worden wanneer er ontwikkelingen zijn die kansen bieden voor het behalen van de ambities van deze Agenda Slimme en Schone Logistiek (SSL).

Pijler Slim gebruik van een robuust netwerk van multimodale verbindingen			
Onderdeel	Actie: Lopend (L), Nieuw (N), Verbreding (V)	Jaartal	Toelichting
Onderzoek	Onderhouden en onderzoeken uitbreidingsmogelijkheden van het Dashboard Logistieke Stroom. (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen van Agenda SSL door inzicht in de jaarlijkse goederenstromen in Noord-Holland.
	Onderzoeken ligplaatsen en auto-afzetplaatsen binnenvaart. (V)	2022	Bijdrage aan doelen van Agenda SSL door inzicht in benodigde ligplaatsen en auto-afzetplaatsen voor de binnenvaart.
	Onderzoeken potentie containerterminals Noord-Holland. (N)	2023	Bijdrage aan doelen van Agenda SSL door inzicht in potentie additionele containerterminals in Noord-Holland.
	Onderzoeken mogelijkheden vergroten capaciteit Oranjesluizen. (N)	2024 - 2026	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te weten hoe de Oranjesluizen voor de binnenvaart vergroot kunnen worden.
	Onderzoeken multimodale bereikbaarheid Noordzeekanaalgebied. (N)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door voor langere termijn de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied in kaart te hebben.
Beleid	Netwerkvisie logistieke hubs opstellen samen met Vervoerregio Amsterdam en de provincie Flevoland (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door kennisvergroting en adviesaanpak voor extra toegevoegde waarde van logistieke hubs.
	Opstellen van een Multimodaal Kernnet Goederenvervoer en bijbehorende focusaanpak + onderhoudsstrategie provinciale vaarwegen. (N)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te bepalen wat het focusgebied van de agenda is en hoe we de provinciale vaarwegen willen ontwikkelen.
	Ontwikkelen Cargoloop Holland Corridor. (N)	2024 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de inpassing van de Cargoloop Holland corridor te steunen in Noord-Holland als hightech techniek voor goederentransport.
Samenwerking	Lobby voor specifieke BRT stroken op hoofdinfrastructuur (meekoppelkansen voor goederenvervoer en andere vervoersstromen) (via MIRT-trajecten). (L)	2022 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door meervoudig ruimtegebruik te stimuleren, congestie van het goederenvervoer te verminderen en verkeersveiligheid te vergroten.
	Ontwikkelen Binnenhaven Boekelermeer. (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door goederenvervoer over water te stimuleren en extra overslagmogelijkheden te creëren.



Aanragen uitwerking en realisatie	Identificeren kansen voor goederenbundeling op basis van logistieke stromen en onderzoeken van logistieke knooppunten in (haven)gebieden (bijvoorbeeld Den Helder, Alkmaar, Amsterdam, Schiphol, Aalsmeer etc.). (N)	2022 - 2025	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de kansen voor modal shift en slimmere transportbewegingen te identificeren.
	Uitvoeren pilot datagedreven binnenvaartkansen via Noordwest Connect. Binnenvaartcorridors realiseren door bundelen capaciteit bedrijven. (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door extra modal shift te realiseren door via data over goederenstromen en binnenvaartprognoses de potentie voor bedrijven door te laten rekenen.
Ontwikkeling via bestaande provinciale programma's	Onderzoek bouwlogistiek Alkmaar Citybargo De Buren (Focus Smart Mobility, opgenomen in kansenkaart bouwlogistiek Noord-Holland). (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door bouwlogistieke goederenbundeling te organiseren.
	Onderzoeken of aansluiten bij Nederlands forum smart shipping wenselijk is. (Focus Smart Mobility). (V)	2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door bij te dragen aan digitaliseringskansen voor de binnenvaart.
	Deelname aan Connected Transport Corridors Amsterdam Westkant voor verbeteren doorstroming, wachtrijbeheer en connectiviteit van logistieke sector en infrastructuur. (Focus Smart Mobility). (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door het verbeteren van de doorstroming op de weg en het efficiënter maken van logistieke bewegingen.
	Steun voor ontwikkeling DEFLOG, een dataplatform voor overheidsdata voor logistiek (Amsterdam Logistics). (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door overheidsdata te ontsluiten voor de logistieke sector.
	Proberen de aansluiting Achteringang Aziëhaven via PHS Amsterdam Centraal te laten realiseren. (V)	2022 - 2028	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de potentie van goederenvervoer over het spoor te vergroten.
	Doorontwikkelen Digitale vaarweg (Focus Smart Mobility). (L)	2022 - 2025	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door de digitalisering van eigen assets, verbeterde doorstroming en het gebruik van digitale tools door gebruikers te stimuleren.
	Opschalen 24 urenbediening sluizen en bruggen (Focus Smart Mobility). (L)	2024 - 2028	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door digitalisering van eigen assets.
	Uitrol iVRI's in de provincie & use cases opstellen (Focus Smart Mobility). (L)	2022 - 2026	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door digitalisering van eigen assets en gebruik van de assets te stimuleren.
	Deelname aan onderzoek korte voedselketens voor bedrijfscatering (Voedselvisie 2020-2030). (L)	2022 - 2026	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Voedselvisie door kennis over maatregelen ter vermindering van voertuigkilometers voor voedsellogistiek te ontwikkelen.
	“Smart Mobility ready” maken Kruiswegcorridor en testen autonome vrachtwagens (Via Kruiswegcorridoraanpak). (N)	2023 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door digitalisering van de assets en het gebruik ervan te stimuleren.
Ontwikkelen tool die informatie over publieke ruimte deelt met fleet management systems (Focus Smart Mobility). (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door informatie over wachtlocaties en bestemmingen te koppelen aan fleet management systems voor betere doorstroming.	

Pijler Verduurzaming van het goederenvervoer

Onderdeel	Actie: Lopend (L), Nieuw (N), Verbreiding (V)	Jaartal	Toelichting
Beleid	Vaststellen belangrijke overslaglocaties voor goederenvervoer over water (Multimodaal Kernnet Goederenvervoer). (N)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de belangrijke watergebonden overslaglocaties vast te laten leggen zodat goederenvervoer over water mogelijk blijft.



	Bundelen van bedrijvigheid op en rond het Multimodaal Kernnet Goederenvervoer. (N)	2024 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te stimuleren om economisch beleid te richten op bundeling van logistieke bedrijvigheid voor grotere efficiëntie en ter voorkoming van verrommeling en verdozing van het landschap.
	Uitvoeringsprogramma MIRT Goederenvervoercorridor Zuid. (N)	2022 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door in de MIRT Goederenvervoercorridor Zuid samen te werken aan projecten voor verbeterde doorstroming, energietransitie, verduurzaming en digitalisering.
	Aanpak modal shift afval over water stimuleren. (N)	2023 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door afvalstromen zoveel als mogelijk over water te vervoeren.
Samenwerking	Deelname aan IPO Werkgroep Goederenvervoer en Logistiek. (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door kennis te delen met andere provincies en gezamenlijk te lobbyen.
	Klimaatstresstest waterwegen. (N)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de toekomstbestendigheid van het provinciaal vaarwegennet te onderzoeken.
	Deelname aan project Zero-Emissie Corridors - prognosemodel laadbehoefte. (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL om de laadbehoefte voor elektriciteit voor logistieke bedrijven in kaart te brengen en te testen met zero-emissie voertuigen i.r.t. de bedrijfsvoering.
Aanjagen uitwerking en realisatie	Stimuleren korte voedselketens (Voedselvisie 2020-2030 & Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland). (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door projecten voor duurzame logistiek in de voedseldistributie te ondersteunen
	Stimuleren bundelen facilitaire stromen Noord-Holland. (V)	2022 - 2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te stimuleren dat andere overheden en grote bedrijven gebruik maken van gebundelde levering.
	Stimuleren uitrol white-label pakketkluizen Noord-Holland. (V)	2022 - 2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL dat pakketkluizen in Noord-Holland uitgerold worden zodat er minder verkeersbewegingen door pakketbezorgers in woonwijken zijn.
	Ontwikkelen plannen van aanpak verduurzamen goederenstromen op 10 bedrijventerreinen (MRA-Elektrisch). (N)	2022 - 2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door op 10 bedrijventerreinen concreet met bedrijven te werken aan laadoplossingen en opwekmogelijkheden.
	Stimuleren uitrol snellaadinfrastructuur logistiek (MRA-Elektrisch). (L)	2022 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door snellaadinfrastructuur voor logistiek uit te rollen via MRA-Elektrisch in heel Noord-Holland.
Ontwikkeling via bestaande provinciale programma's	Opstellen visie alternatieve brandstoffen en laadinfrastructuur (PNH Energietransitie en Mobiliteit). (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en de doelen van de energietransitie door de ontwikkeling van de transitie in goederenvervoer en de benodigde stappen voor alternatieve brandstoffen en laadinfrastructuur in Noord-Holland te duiden.
	Stimuleren waterstofontwikkeling in zware mobiliteit door uitrol waterstoftankstations en -voertuigen. Aansluiting bij nationale programma waterstof in mobiliteit (Waterstofstrategie Noord-Holland). (L)	2022 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en de Energietransitie door het aanbod en het gebruik van waterstof in zware mobiliteit te stimuleren.
	Bijdrage aan de ontwikkeling van de Havennota Noord-Holland. (N)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de focus en ontwikkeling van de havengebieden en de relatie tussen de havengebieden van Noord-Holland en energietransitie verder uit te werken waarbij goederenvervoer integraal meegenomen wordt in deze nota.

Pijler Ruimtelijk- economische ontwikkeling in balans met de fysieke leefomgeving			
Onderdeel	Actie: Lopend (L), Nieuw (N), Verbreding (V)	Jaartal	Toelichting
Onderzoek	Onderzoek verlengen schuttijden Krabbegatssluis. (N)	2024 - 2026	Bijdrage aan doelen Agenda SSL om te onderzoeken of de doorstroming in de Krabbegatssluis verbeterd kan worden.
	Onderzoek potentie verduurzamen stadslogistiek Noord-Holland Noord. (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de kansen van duurzame stadslogistiek in Noord-Holland Noord in kaart te brengen via een SPES-onderzoek.
	Ondersteunen onderzoeksfase Cargoloop Holland. (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door het onderzoek naar een Cargoloop Holland hoe deze technologie bij kan dragen aan provinciale doelen te ondersteunen.
	Onderzoeken of loketfunctie subsidies duurzame logistiek mogelijk is. (N)	2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te kijken of het gemakkelijker kan worden om subsidiemogelijkheden voor de logistieke sector onder de aandacht te brengen.
	Onderzoek Nautische Economie IJsselmeergebied (Bestuurlijk Platform IJsselmeergebied). (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL om de kansen voor binnenvaart in het IJsselmeergebied inzichtelijk te krijgen.
	Ontwikkelen aanpak inzet luchtzuivering op voertuigen. (V)	2023 - ?	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Gezonde Leefomgeving om de uitstoot van voertuigen te verminderen.
Beleid	Versterken integratie ruimtelijk-economische ontwikkeling en goederenvervoer. (V)	2023 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de aanpak voor goederenbundeling op het Kernnet vorm te geven en verrommeling en verloodsing te voorkomen.
	Opstellen Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (Samen met o.a. Vervoerregio Amsterdam en provincie Flevoland). (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te zorgen voor een regionaal afgestemde aanpak voor stadslogistiek en level-playing field voor ondernemers in Noord-Holland.
	Organiseren regionale afstemming over regelgeving ZE-zones. (V)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door het harmoniseren van regelgeving voor stadslogistieke zero-emissie zones.
Samenwerking	Deelname aan programma Noord West Connect voor stimuleren modal shift. (L)	2022 - 2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door een makelaar in te zetten voor het stimuleren van modal shift bij bedrijven.
Aanragen uitwerking en realisatie	Stimuleren uitrol bunkerpunten met waterstof en batterij-containers voor de binnenvaart. (N)	2023 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door bunkeren van waterstof of elektriciteit voor de binnenvaart mogelijk te maken.
	Stimuleren bouwlogistiek over water. Mogelijkheden worden benoemd in kanskaart bouwlogistiek Noord-Holland (verspreiding onder gemeenten begin 2022). Kanskaart vormt inbreng van Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. (V)	2022 - 2025	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door bouwlogistiek over water te stimuleren en zo de druk op de wegen te verminderen.
Ontwikkeling via bestaande provinciale programma's	Ondersteunen doorontwikkeling van het project "de slimme steen", voor ontwikkeling internet of cargo (Focus Smart Mobility). Precieze rol wordt in 2022 bepaald. (L)	2022 - 2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL, het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en Focus Smart Mobility door efficiëntie van de logistiek door het digitaliseren van alle stappen in de goederenketens.
	Stimuleren om verkeersveiligere routes voor vrachtvervoer te onderzoeken (Aanpak verkeersveiligheid). (V)	2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door doorstroming veiliger plaats te laten vinden via inzet van digitale routingmogelijkheden.
	Volgen ontwikkelingen intentieverklaring Zaanstad voor Bouwlogistieke bundeling en delen kennis binnen provincie o.a. via de Kanskaart bouwlogistiek Noord-Holland (Focus Smart Mobility). (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door in Zaanstad-Noord de samenwerking voor bouwlogistieke bundeling te stimuleren en de kennis te delen naar andere partijen.

BIJLAGE

2. BRONNENLIJST

- Amsterdam Logistics, *Visie- en uitvoeringsagenda logistiek MRA Ports*, 2020.
- CBS, *De regionale economie 2018*, 2019.
- CE Delft, *Outlook Hinterland and Continental Freight*, 2020
- Decisio, *Economische betekenis van luchtvracht Schiphol*, 2019.
- ElaadNL, *Outlook Elektrisch Bouwen: de ontwikkeling van de elektrische bouwplaats in Nederland t/m 2035*, 2021.
- EV Consult (2020) *Transitiestudie verduurzaming wegtransportsector*
- Haven van Amsterdam, *Jaarverslag 2020*, 2021.
- Hogeschool van Amsterdam, *Slimme bouwlogistiek: onderzoek naar de fundamenteën van slimme en schone bouwlogistiek in steden*, 2021
- ING, Sectorstudie Transport en Logistiek: *Nederland van gateway naar logistieke hub: bouwen aan een grenzeloos netwerk*, 2021.
- Jeswani, Harish K., Chilvers, Andrew, en Adisa Azapagic. *Environmental Sustainability of Biofuels: A Review. Proceedings of the Royal Society A, Volume 476, no. 2243*. November 2020.
- MRA-Elektrisch, *Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL)*, 2021
- Panteia & Sweco, *Toekomst van goederenvervoer over water in Noord-Holland: inzicht in huidige en toekomstige stromen over provinciale vaarwegen*, 2018.
- Provincie Noord-Holland, *Actieagenda Actieve Mobiliteit – discussiedocument*, 2021.
- Provincie Noord-Holland, *Coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken 2019 – 2023*, 2019.
- Provincie Noord-Holland, *Focus Smart Mobility 2022 – 2025*, 2021.
- Provincie Noord-Holland, *Koers Smart Mobility 2030*, 2018.
- Provincie Noord-Holland, *Omgevingsvisie NH2050*, 2018.
- Provincie Noord-Holland, *Perspectief Mobiliteit*, 2021
- Provincie Noord-Holland, *Programma Gezonde Leefomgeving 2020-2023*, 2020.
- Provincie Noord-Holland, *Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland*, 2021.
- Provincie Noord-Holland, *Strategie Noord-Hollandse Aanpak Stikstofproblematiek 2021-2022*, 2021.
- Provincie Noord-Holland, *Voedselvisie 2020 – 2030*, 2021.
- Rijk en regio, *Landelijke Krachtenbundeling Smart Mobility*, 2018.
- Rijk en Regio, *Schone Lucht Akkoord*, 2020.
- Rijksoverheid, *Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse*, 2017.
- Rijksoverheid, *Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens*, 2019.
- Rijksoverheid, *Integrale Mobiliteitsanalyse: Achtergrondrapportage Goederenvervoer Integraal*, 2021.
- Rijksoverheid, *Klimaatakkoord*, 2019.
- Rijksoverheid, *Landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek*, 2021.
- Rijksoverheid, *Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)*, 2020.
- Rijksoverheid, *Nationale Omgevingsvisie*, 2020.
- Rijksoverheid, *Programma Vrachtwagenheffing*, 2021.
- Royal HaskoningDHV, *Vervolgonderzoek goederenvervoer over water Provincie Noord-Holland*, 2019.
- Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA, *Multimodale netwerkstrategie MRA*, 2020.
- Topsector Logistiek, *Impactschatting risico reverse modal shift containervervoer*, 2020.



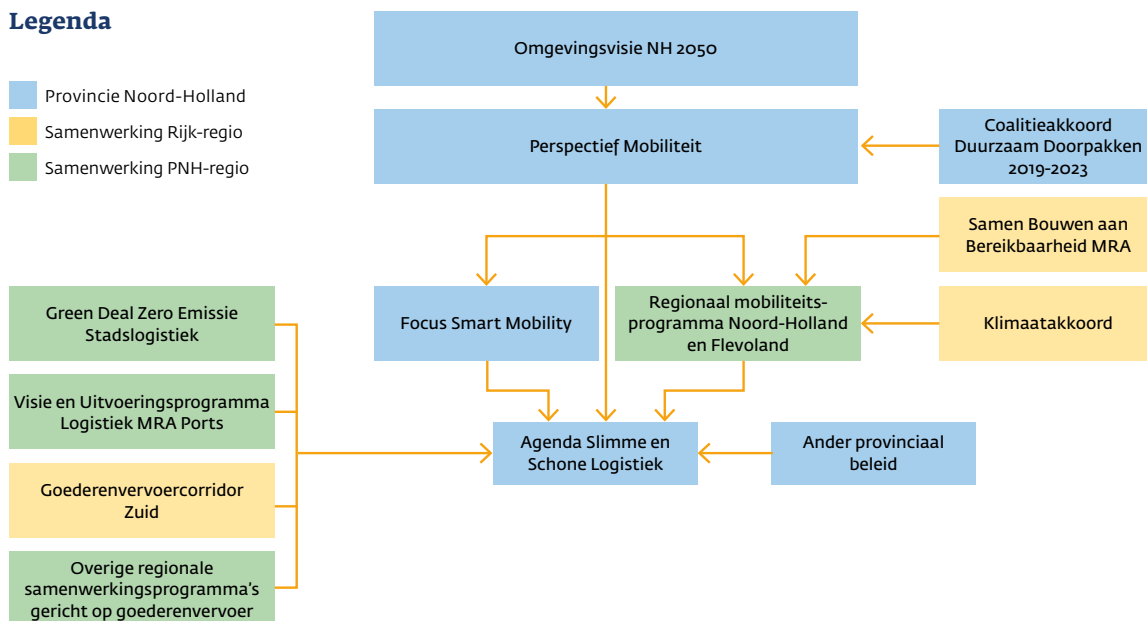
BIJLAGE

3. OVERZICHT RELEVANTE PROGRAMMA'S EN INITIATIEVEN

In deze bijlage wordt een overzicht opgenomen van de meest relevante programma's en initiatieven waarin de provincie deelneemt, en waar deze agenda op aansluit en voortbouwt.

Legenda

- Provincie Noord-Holland
- Samenwerking Rijk-regio
- Samenwerking PNH-regio



Op het gebied van logistiek is de provincie Noord-Holland o.a. actief in:

- Amsterdam Logistics Board/Programma
- Green Deal Zero Emission Stadslogistiek
- Connected Transport Corridors Amsterdam Westkant
- Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland
- Focus Smart Mobility
- Krachtenbundeling Smart Mobility
- NoordWest Connect
- Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens
- Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA
- MIRT-onderzoek Goederenvervoercorridor Zuid
- Intentieverklaring bouwlogistiek Zaanstad
- Bestuursplatform NZKG
- Nationaal waterstofprogramma en Noord-Hollands waterstofprogramma
- MRA-Elektrisch en de Nationale en Regionale Agenda Laadinfrastructuur
- IPO werkgroep Goederenvervoer en Logistiek
- De Ovale Tafel Logistiek MRA
- Verschillende onderzoeken die uitgevoerd worden met partners in de MRA en Noord-Holland

BIJLAGE

4. IMPACT CORONACRISIS

Er blijft grote onzekerheid heersen rond het coronavirus. Het is nog niet duidelijk hoelang het virus blijft ronddwalen en wat de volledige invloed gaat zijn op de Nederlandse economie. Er is vanuit alle sectoren behoefte aan actuele informatie en verwachtingen op de toekomst.

De effecten in het huidige goederenvervoer zijn duidelijk te zien, met grote dalingen in het tweede kwartaal van 2020 voor alle modaliteiten. Toch treedt er alweer relatief snel herstel op. De vraag is of dit herstel zich de komende tijd gaat doorzetten, of dat er een nieuwe terugval zal komen. Ook spelen er andere ontwikkelingen, zoals de energietransitie, die impact hebben op het goederenvervoer.

Panteia's prognoses, opgesteld in oktober 2020, laten zien dat in 2025 naar verwachting geen van de modaliteiten in termen van vervoerd gewicht op het niveau van 2019 zit. Het is zaak om in de gaten te houden hoe de vervoersstromen zich ontwikkelen. Het lijkt zo goed als zeker dat er permanente effecten zullen zijn, ook in het goederenvervoer. De vraag is wat de blijvende invloed van het coronavirus gaat zijn. In onderstaande tabel zijn de prognoses op jaarbasis tot en met 2025 per modaliteit berekend. De twee meest recente CPB-scenario's zijn doorgerekend: de **basisraming (BR)** en het **diepdal (DD)** scenario, deze komen voort uit de Macro Economische Verkenning opgesteld in oktober 2020. In de basisraming krimpt het BBP met 5% in 2020, gevolgd door een licht herstel in 2021 (3,5%). In de jaren daarna groeit het BBP met gemiddeld 1,6% per jaar. In het diep dal scenario is de krimp in 2020 sterker dan in de basisraming, ook in 2021 neemt het BBP af. Gedurende de jaren 2022-2025 neemt het BBP met gemiddeld 2,2% per jaar toe; dat is inclusief een 'inhaaleffect' van 3,2% in 2022.

Tabel 7: Prognoses oktober – middellange termijn t/m 2025 per modaliteit, jaar en scenario

p=prognose		% jaar ervoor							Index (2019=100)
		2019	2020p	2021p	2022p	2023p	2024p	2025p	
Weg	BR	0,70%	-4,00%	-0,40%	0,30%	0,60%	0,70%	0,90%	98.0
	DD		-8,70%	-2,60%	1,50%	0,80%	0,90%	0,90%	92.6
Binnenvaart	BR	0,30%	-6,70%	0,80%	-1,10%	-0,10%	0,20%	-0,10%	93.1
	DD		-9,10%	-3,30%	0,60%	0,00%	-0,30%	-0,10%	87.9
Spoor	BR	9,10%	-9,10%	1,00%	-0,50%	0,50%	0,20%	0,30%	92.3
	DD		-11,40%	-3,60%	1,80%	0,30%	-0,30%	0,30%	87.3
Maritieme overslag	BR	0,80%	-11,30%	5,10%	3,10%	2,10%	0,50%	0,20%	99.6
	DD		-13,80%	-6,90%	4,70%	3,60%	2,70%	2,10%	91.9

Bron: Panteia (2020)



De resultaten laten zien dat er significante verschillen zijn tussen de scenario's en de modaliteiten:

- In 2020 neemt het vervoerde ladinggewicht voor alle modaliteiten in beide scenario's af met tussen de 4% en 11%.
- In 2021 wordt er weer groei voorspeld in het BR-scenario, behalve voor het wegvervoer dat licht verder afneemt (-0,3%).
- Na 2021 treedt er een periode van relatief lage groei aan, in het BR-scenario zelfs licht negatieve groei voor de binnenvaart, die wordt verklaard door de structurele onderliggende trends.
- Pas in 2022 wordt positieve groei in het DD-scenario verwacht. In de meest rechter kolom staat ook een index voor 2025, met 2019 als referentie.
- Wat opvalt, is dat herstel in alle gevallen een aantal jaren in beslag neemt. Voor alle modaliteiten geldt dat in 2025 in geen van de scenario's het volume van 2019 bereikt wordt.



Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Kabinet | Sector Interbestuurlijk Toezicht

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Contact

Ruben den Uijl
uijlr@noord-holland.nl

Grafische verzorging

Xerox® Media Services

Haarlem, januari 2022

AGENDA

