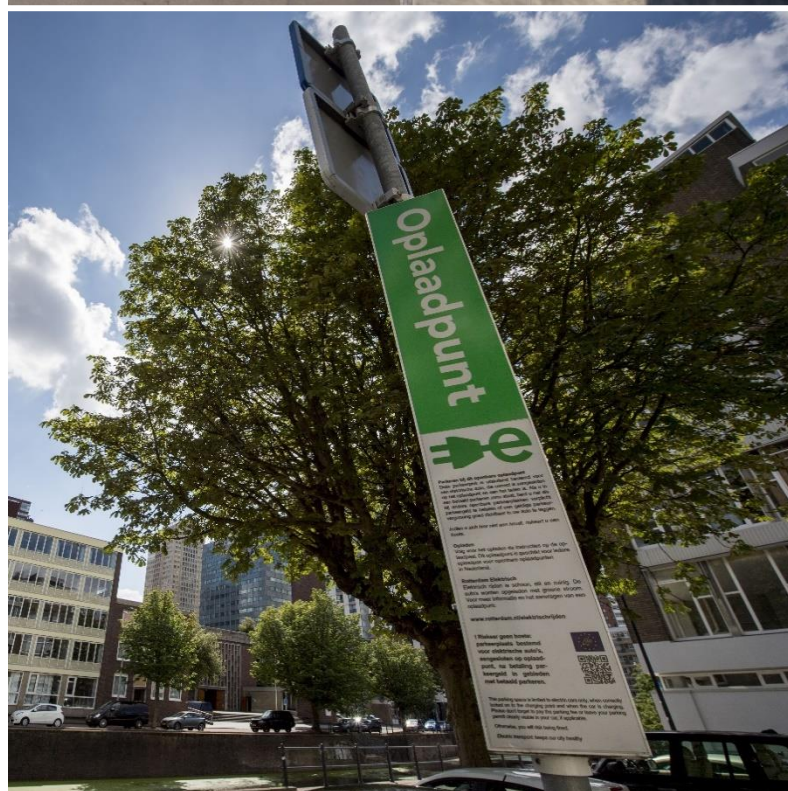
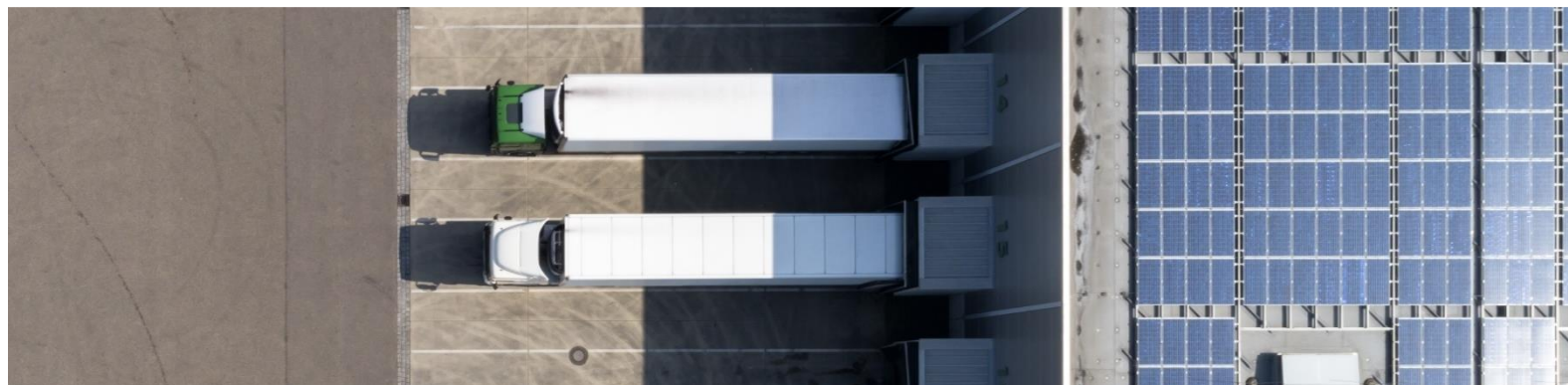


Plan van aanpak

Regionale samenwerking op ZE-zones voor stadslogistiek



Datum: 3 juli 2024

Inhoud

MANAGEMENTSAMENVATTING	3
LEESWIJZER.....	4
I INLEIDING EN OPGAVE.....	5
1.1 Inleiding	5
1.2 Opgave	6
1.3 Doel (SMART)	6
1.4 Subdoelen	6
1.5 Resultaat	7
II REGIONALE SAMENWERKING OP ZE-ZONES	8
2.1 Regionale samenwerking per thema	8
Ondersteunen van ondernemers	8
Afstemming laadinfrastructuur en logistieke hubs	9
Harmoniseren wet- en regelgeving	9
Creëren handelingsperspectief voor invoeren ZE-zones & kennisuitwisseling	9
2.2 Omgevingsfactoren	9
Politieke en economische factoren	10
Technologische en ruimtelijke factoren.....	10
2.3 Stakeholders	11
III ACTIES PER THEMA.....	12
3.1 Ondersteunen van ondernemers	12
3.2 Afstemming laadinfrastructuur en logistieke hubs.....	13
3.3 Harmoniseren wet- en regelgeving.....	15
3.4 Handelingsperspectief voor invoeren ZE-zones & kennisuitwisseling.....	15
III PROJECTORGANISATIE	18
4.1 Ambtelijke werkgroep.....	18
4.2 Projectrisico's en voorgestelde oplossingen	18
4.3 Planning	18
4.4 Financiën.....	19
4.5 Bronnen.....	19



MANAGEMENTSAMENVATTING

Tijdens de themabijeenkomst voor bestuurders van de Vervoersautoriteit op 13 december 2023 is gesproken over duurzame mobiliteit en de invulling van de rol van de MRDH als kennismakelaar voor dit onderwerp. Meer specifiek is stilgestaan bij een van de kansen op dit thema, namelijk de invoering van Zero Emissiezones om CO₂-uitstoot in de metropoolregio Rotterdam Den Haag verder te verlagen. In 2025 voeren drie gemeenten binnen de MRDH een ZE-zone in: Rotterdam, Den Haag en Delft. Het effect van de invoering van deze zones reikt verder dan alleen het grondgebied van deze drie gemeenten. Zo zijn er ondernemers gevestigd in gemeenten die activiteiten hebben binnen de ZE-zones en is het een uitdaging om voldoende laadcapaciteit te realiseren. Daarom is tijdens deze bijeenkomst afgesproken te verkennen hoe en op welke wijze regionale samenwerking kan bijdragen aan optimale afstemming tussen gemeenten met betrekking tot de impact van de invoering van deze ZE-zones. Belangrijk aandachtspunt in dit kader is dat de invoering hiervan niet alleen raakt aan mobiliteit, maar ook aan economie. Naast afstemming over de regionale impact van de invoer van ZE-zones is tijdens de themabijeenkomst de behoefte geuit aan het delen van kennis en zo een handelingsperspectief te creëren welke kan leiden tot een uitbreiding van ZE-zones in de regio. Het plan van aanpak geeft invulling aan de door de gemeenten geuite wens tot regionale samenwerking over het invoeren van ZE-zones voor stadslogistiek, en de rol van de MRDH als kennismakelaar om deze samenwerking te faciliteren.

Dit plan van aanpak is tot stand gekomen door co-creatie tussen MRDH en een kerngroep van gemeenten (Rotterdam, Krimpen aan den IJssel, Den Haag, Ridderkerk en Capelle aan den IJssel), ondersteund door de overige 16 gemeenten. Om het concept plan van aanpak bestuurlijk te toetsen is op 5 juni een gezamenlijke themabijeenkomst met de bestuurscommissies Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat georganiseerd. De aanscherpingen die daaruit zijn voortgekomen, zijn verwerkt in het plan van aanpak.

Het plan van aanpak voor regionale samenwerking richt zich op vier thema's, te weten:

- **Ondersteunen van ondernemers** door regionaal afgestemde communicatie in 21 gemeenten over de invoering van ZE-zones.
 - Alle gemeenten worden betrokken bij het communiceren naar ondernemers in plaats van rechtstreekse brieven vanuit de betreffende gemeente met een ZE-zone.
 - Het onderling delen van goede voorbeelden tussen ondernemers in de regio.
- **Afstemmen over laadinfrastructuur en hubs** om deze door gemeenten gezamenlijk te realiseren.
 - Afstemming over strategische locaties van regionale stadshubs en verbeterde samenwerking via de RAZES
 - Afstemming met PZH als trekker van de Regionale Agenda Laadinfrastructuur over laadbehoefte als gevolg van de invoering van ZE-zones en hoe hieraan worden voldaan
- **Harmoniseren wet- en regelgeving voor gemeentelijke ontheffingen** om gelijk speelveld voor ondernemers te creëren.



- In kaart brengen of- en welke gemeentelijke ontheffingsvoorwaarden gelden, bekijken of deze overeen komen en 21 gemeenten hierover informeren.
- **Creëren van een handelingsperspectief** door actieve kennisuitwisseling.
 - Gemeenten en MRDH delen actief kennis en *lessons learned* met elkaar om kennis over ZE-zones te bundelen en handelingsperspectief te creëren voor uitbreiding van ZE-zones.

LEESWIJZER

In de inleiding en opgave komen de aanleiding en achtergrond van het opstellen van dit plan van aanpak naar voren. Hoofdstuk twee licht de vier thema's toe waarop de samenwerking zich richt. Ook worden de omgevingsfactoren waarmee rekening gehouden moet worden beschreven. De acties worden in het derde hoofdstuk opgesomd. Het laatste deel bestaat uit een korte beschrijving van de projectorganisatie.



I INLEIDING EN OPGAVE

1.1 Inleiding

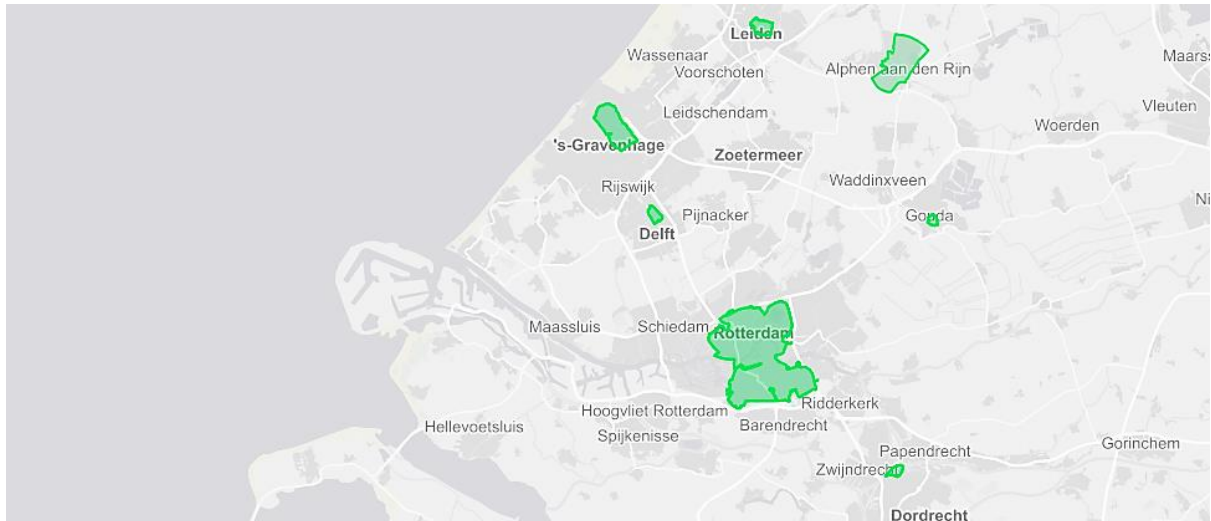
Verduurzaming van logistiek is één van de drie kansen voor duurzame mobiliteit waar de MRDH zich op richt om bij te dragen aan de nationale en Europese doelstelling van 55% CO₂-reductie in 2030. Het schoner maken van logistiek kan ervoor zorgen dat de uitstoot door mobiliteit in de metropoolregio met 24% afneemt (CE Delft, 2023), waarmee bijna de helft van deze doelstelling behaald kan worden. De MRDH en de Provincie Zuid-Holland werken reeds samen aan Zero Emissie stadslogistiek via de regionale agenda ZE-stadslogistiek (RAZES). Het realiseren van ZE-zones en flankerend beleid is een onderdeel van de RAZES. Met dit plan van aanpak geeft de MRDH nader invulling aan dit onderdeel.

Op 13 december 2023 heeft een themabijeenkomst duurzame mobiliteit plaatsgevonden met de leden van de bestuurscommissie Va. Tijdens deze bijeenkomst spraken de wethouders over Zero Emissiezones voor stadslogistiek en de effecten die deze zones hebben op enerzijds het behalen van de klimaatdoelen en de luchtkwaliteit, en anderzijds over de effecten op ondernemers. De gedeelde conclusie was dat meer afstemming tussen gemeenten in de regio gewenst is, omdat de impact van de invoering van ZE-zones de gemeentegrens overschrijdt. Ook is de wens uitgesproken bestuurders van economisch vestigingsklimaat te betrekken. Dit in eerste instantie omdat het invoeren van een ZE-zone in één gemeente ook effecten heeft op ondernemers en de stadsvoorzienende bedrijvigheid in andere gemeenten. De BcVa heeft gevraagd om met een plan van aanpak te komen hoe deze samenwerking verder vormgegeven kan worden.

Tegelijkertijd kan dit plan van aanpak en de uitvoering ervan handelingsperspectief bieden voor meer gemeenten in de metropoolregio om in de toekomst een ZE-zone in te voeren als daarvoor draagvlak bestaat. Het invoeren van ZE-zones in elke gemeente in de metropoolregio zorgt voor in totaal zo'n 11% CO₂-reductie (CE Delft 2023) en levert dus een substantiële bijdrage aan de CO₂ doelstelling, de luchtkwaliteit en daarmee een prettige leefomgeving. Deze duurzame vorm van mobiliteit draagt daarmee bij aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

Door drie gemeenten in de metropoolregio wordt op 1 januari 2025 officieel een ZE-zone ingevoerd. Dit zijn de gemeenten Rotterdam, Den Haag en Delft. Zij hebben samen met 26 andere gemeenten in Nederland begin 2021 de uitvoeringsagenda Stadslogistiek ondertekend. De gemeenten, in samenspraak met ondernemings-, branche- en belangenorganisaties hebben hiermee ingestemd onder gezamenlijke afspraken op zijn vroegst 1 januari 2025 maar uiterlijk 1 januari 2030 een ZE-zone in te voeren.





1.2 Opgave

Spelregels, regelgeving, definities en kennisontwikkeling worden op landelijk niveau bepaald. De ZE-gemeenten treffen elkaar in landelijke (sub-)overlegstructuren waarbij kennis en ervaringen wordt opgedaan en gedeeld. Deze informatie belandt nu nog onvoldoende bij gemeenten die (nog) geen ZE-zone invoeren en niet in de informatiestroom zijn meegenomen terwijl deze informatie wel relevant kan zijn. Zij communiceren ieder afzonderlijk over de ontwikkelingen naar hun ondernemers. Over de communicatie naar ondernemers in de overige 18 gemeenten wordt in de praktijk nog onvoldoende afgestemd. Verbeterde onderlinge afstemming op ambtelijk niveau biedt nog kansen. ZE zones in genoemde gemeenten en de impact daarvan in de regio gaat naar verwachting beter als meer wordt samengewerkt tussen betrokken overheden. Het plan van aanpak geeft invulling aan de door de gemeenten geuite wens tot regionale samenwerking over het invoeren van ZE-zones voor stadslogistiek.

1.3 Doel (SMART)

In 2025 worden drie ZE-zones ingevoerd in de regio. De ZE-gemeenten en niet ZE-gemeenten harmoniseren informatiestromen, wet- en regelgeving en laadinfrastructuur en werken zodoende optimaal samen. Daardoor worden ongewenste effecten geminimaliseerd en positieve effecten verzilverd.

1.4 Subdoelen

- **Ondersteunen van ondernemers** door regionaal afgestemde communicatie in 21 gemeenten over de invoering van ZE-zones.
- **Afstemmen over laadinfrastructuur en hubs** om deze door gemeenten gezamenlijk te realiseren.
- **Harmoniseren wet- en regelgeving voor gemeentelijke ontheffingen** om gelijk speelveld voor ondernemers te creëren.
- **Creëren van een handelingsperspectief** door actieve kennisuitwisseling.



1.5 Resultaat

Het beoogd resultaat is dat de invoering van ZE-zones in Delft, Rotterdam en Den Haag in de hele regio zodanig is afgestemd dat een (negatief) waterbedeffect wordt voorkomen en een gelijk speelveld voor ondernemers in de MRDH is gecreëerd. Zo wordt het draagvlak voor de ZE-zones vergroot en ontstaat de mogelijkheid tot uitbreiding van het aantal ZE-zones in de MRDH als daarvoor draagvlak bestaat.



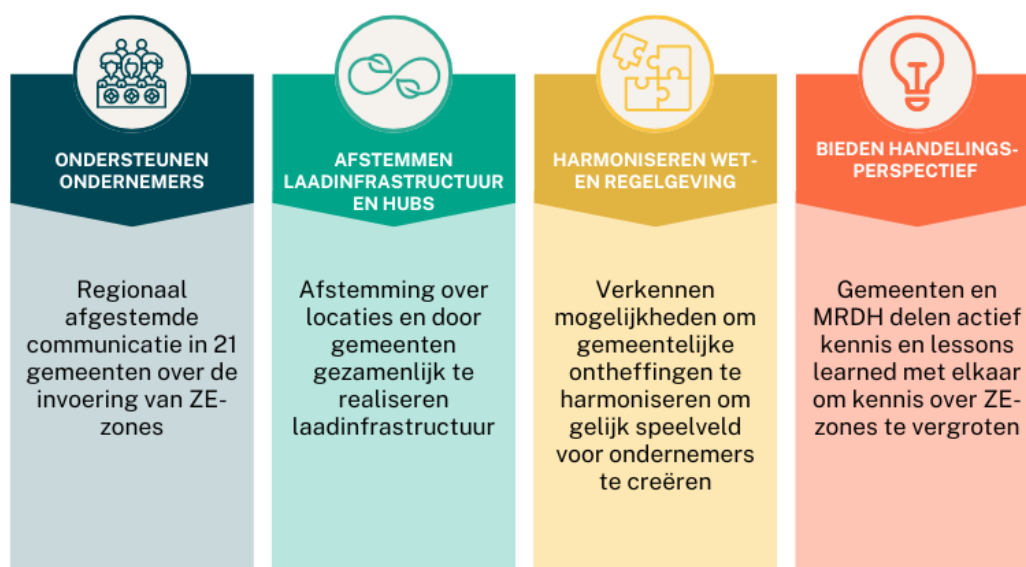
II REGIONALE SAMENWERKING OP ZE-ZONES

2.1 Regionale samenwerking per thema

Er zijn vier thema's waarop regionale samenwerking wenselijk, zo niet noodzakelijk is om de negatieve impact van invoering van ZE-zones in de MRDH te beperken en de positieve impact te versterken. Deze thema's zijn tot stand gekomen door de opgehaalde input uit bestuurlijke bijeenkomsten en de werksessies van de ambtelijke werkgroep. De thema's worden hieronder verder uitgewerkt.

THEMA'S REGIONALE SAMENWERKING

ZE-ZONES VOOR STADSLOGISTIEK



Ondersteunen van ondernemers

Voor ondernemers heeft de invoering van ZE-zones veel impact. Zij moeten hun wagenpark versnelt elektrificeren of eenmanszaken moeten hun bestelbus op korte termijn vervangen. Dat zorgt voor extra financiële en administratieve lasten. Daarom is het van belang om in dialoog te treden met ondernemers en hen de handvatten te bieden deze overstap te maken. Daarvoor zijn landelijke informatiesites opgericht, zoals onderwegnaarzes.nl, maar gemeenten hebben ook een taak hun ondernemers te informeren. Belangrijk onderdeel hiervan is dat gemeenten met ZE-zones niet alleen de ondernemers van binnen hun eigen gemeente informeren over de zones en de effecten hiervan, maar alle ondernemers die actief zijn op hun grondgebied. Daarom is het van belang dat zij samenwerken met alle gemeenten in de MRDH om zo mogelijk alle ondernemers te bereiken. De gemeente Rotterdam heeft hier al een start mee gemaakt door de uitnodiging voor het evenement Plug In 010 breed te verspreiden.



Afstemming laadinfrastructuur en logistieke hubs

(Stads)hubs zijn in principe private ondernemingen maar de overheid speelt wel degelijk een rol bij het beschikbaar stellen van locaties om hubs te ontwikkelen. Bij een toename van het aantal ZE-zones zijn meer hubs noodzakelijk. Wellicht is het voor de steden niet mogelijk om alle hubs binnen de gemeentegrenzen te realiseren en zijn er in aangrenzende gemeenten wel ontwikkellocaties beschikbaar. Bij een eventuele toename van het aantal ZE-zones in de toekomst is een spreiding van de zones door de regio nog belangrijker.

Gemeenten spelen ook een rol bij het realiseren van laadinfrastructuur. 11 gemeenten werken al samen in de Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL). Vanuit de RAL wordt gewerkt aan een logistieke laadvisie waarin de regionale logistieke laadbehoefte in kaart wordt gebracht en waarin wordt beschreven hoe de regio in de toekomst aan deze laadbehoefte kan voldoen. Ook vanuit de invoering van de ZE-zones is het van belang dat door de gehele regio voldoende laadcapaciteit beschikbaar is. MRDH onderhoudt contact met de Provincie Zuid-Holland als trekker van de RAL om hierover af te stemmen.

Harmoniseren wet- en regelgeving

Voor het grootste deel van de ontheffingen voor niet-ZE-voertuigen geldt dat deze aangevraagd kunnen worden op basis van nationale regels. Dit zijn de landelijk afgestemde ontheffingen. Deze ontheffingen worden aangevraagd bij het Centraal Loket Ontheffingen voor ZE-zones en zijn na goedkeuring geldig in alle ZE-zones. Voor gemeentelijke ontheffingen (op basis van “bedrijfseconomische omstandigheden”, lange levertijden voor ZE-voertuigen of de hardheidsclausule) geldt dat deze ook aangevraagd moeten worden bij het centraal loket, maar dat dat de ontheffing vervolgens slechts in één gemeente geldig is. Om een andere gemeente in te mogen rijden moet de ontheffing opnieuw worden aangevraagd bij die gemeente, die vervolgens op basis van haar eigen regels anders zou kunnen besluiten. Om een gelijk speelveld te creëren voor ondernemers in de regio kan in kaart worden gebracht welke regels gehanteerd worden voor het toekennen van gemeentelijke ontheffingen. Eventueel kunnen gemeenten aansluitend afspreken dat een gemeentelijke ontheffing in gemeente A ook in gemeente B geldig is.

Creëren handelingsperspectief door kennisuitwisseling

Wanneer gemeenten (in de toekomst) overwegen een eigen zone in te voeren kunnen gemeenten die al ervaring hebben met ZE-zones hun kennis en *lessons learned* delen. De MRDH kan hier als kennismakelaar een actieve rol in vervullen. Dit geldt ook voor ander logistiek beleid dat minder ver gaat dan een ZE-zone, zoals een milieuzone. Voordat de gemeenten begonnen met het invoeren van de ZE-zones is er al een stappenplan beschikbaar gesteld door www.opwegnaarzes.nl (initiatief van ministerie van I&W) waarin staat wat een gemeente moet doen om tot invoering te komen. Deze handleiding wordt aangevuld met recente kennis en ervaringen zodat gemeenten die de komende jaren eventueel de stap naar een ZE-zone willen zetten gebruik kunnen maken van deze kennis.

2.2 Omgevingsfactoren

Er zijn een aantal omstandigheden en ontwikkelingen in de omgeving die van invloed zijn op de invoering van ZE-zones. Deze omgevingsfactoren zijn gekoppeld aan de acties in dit plan van aanpak. De mate van invloed die uitgeoefend kan worden op deze omgevingsfactoren,



verschilt per onderdeel. Dit betreft politieke en economische factoren en technologische en ruimtelijke factoren.

Politieke en economische factoren

De lokale politieke beleidsrichting van een gemeente bepaalt in meer of mindere mate hoeveel prioriteit er wordt gegeven aan de verduurzaming van logistiek. Deze besluitvorming is van invloed op de uitbreiding van ZE-zones in de MRDH en kan zowel een beperkende als versterkende invloed uitoefenen, afhankelijk van de *couleur locale*.

Voldoende beschikbaarheid van (tweedehands) ZE-voertuigen is een factor om rekening mee te houden. Op dit moment is er voldoende aanbod aan elektrische bestelbusjes, maar voor elektrisch aangedreven vrachtauto's is dit aanbod beperkter. In de Nationale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is afgesproken om in 2024 te evalueren of er voldoende aanbod in voertuigen is. Ook is de verwachting dat de aanschafprijs van een elektrisch aangedreven bestelbus in 2025 gelijk of lager ligt dan de aanschaf van een dieselvariant. Daarnaast zal de komende jaren het aanbod aan tweedehands ZE-voertuigen verder groeien waardoor naar verwachting de drempel voor aanschaf lager komt te liggen.¹

Technologische en ruimtelijke factoren

Bij de invoering van een ZE-zone spelen meerdere technologische en ruimtelijke opgaven. Zo zijn gemeenten die een ZE-zone invoeren in 2025 bezig met de ontwikkeling van een identificatiesysteem om te kunnen monitoren welke voertuigen in en uit een ZE-zone rijden, maar dit is een omvangrijke (en kostbare) opgave. Voor kleinere gemeenten die erover nadenken op termijn een ZE-zone in te voeren en zelf te onderzoeken welke systemen geschikt zijn, kan dit een drempel zijn. De procesinrichting wordt eenvoudiger als er tussen gemeenten kennisuitwisseling is over type systemen én of deze compatible met elkaar zijn, zodat er ook data uitwisseling plaats kan vinden. Juist data uitwisseling zorgt ervoor dat er inzicht wordt gegeven in wat er wanneer en waar nodig is, zodat er gericht gehandeld kan worden en het elektriciteitsnetwerk daarop aangepast kan worden. Die informatie is nodig om onder andere netcongestie te voorkomen. Netcongestie heeft daarmee een beperkende invloed op de invoering van ZE-zones en het is belangrijk om regionaal in te zetten op oplossingen hiervoor.

Inzet op *last mile solutions* vermindert netcongestie. Bijvoorbeeld het maken van drop off punten aan de rand van een ZE-zone en vanaf dat punt elektrische busjes de stad insturen. Ook samenwerken om lokaal energie op te wekken, opslaan en uitwisselen is nodig om netcongestie te verminderen.

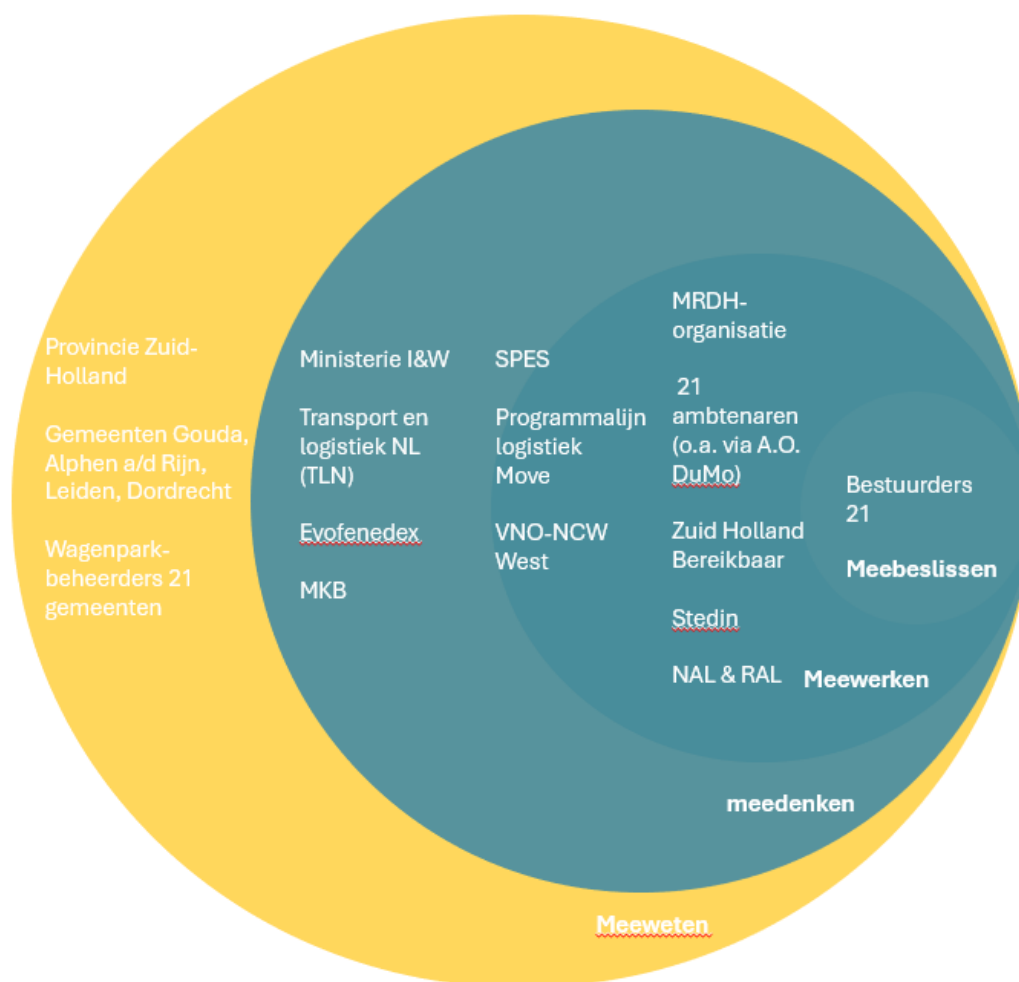
Niet alleen gemeenten die een ZE-zone invoeren hebben een opgave om laadinfrastructuur in te passen. Ook gemeenten daaromheen zien dat er nu laadinfrastructuur moet worden ingericht zodat ondernemers uit bijvoorbeeld Capelle a/d IJssel hun werk in Rotterdam kunnen doen. Daarvoor zijn aanpassingen in de netinfrastructuur nodig. Dat vereist tijd en afstemming met veel partijen zoals Stedin, maar ook interne afdelingen binnen een gemeente om hier ruimte voor te reserveren. Denk hierbij aan overleg met de afdelingen stadsontwikkeling/planning en vergunningen. Om ruimte voor laadinfrastructuur of hubs te maken moeten locaties hiervoor (op korte termijn) integraal worden meegenomen in besluiten over de buitenruimte.

¹ [Veelgestelde vragen - Op weg naar ZES](#)



2.3 Stakeholders

Onderstaande stakeholdermatrix is samengesteld vanuit de *triple helix* gedachte: Overheid, Onderzoeksinstituten, Ondernemers. In hoofdstuk III 'acties per thema' is benoemd welke stakeholders betrokken dienen te worden. De matrix kent vier niveaus, variërend van meebeslissen tot meeweten. Veel van de stakeholders die relevant zijn voor de samenwerking op ZE-zones bevinden zich op het niveau van meewerken en meedenken.



III ACTIES PER THEMA

3.1 Ondersteunen van ondernemers

Regionaal afgestemde communicatie in 21 gemeenten over de invoering van ZE-zones.

Ondernemers in de hele regio hebben veel vragen en zien logischerwijs obstakels als het aankomt op het overschakelen naar een elektrisch aangedreven bestelbus of vrachtwagen. Beschikbaarheid en prijs van ZE-voertuigen is er daar een van, maar ook de mogelijkheid om te kunnen laden op voldoende plekken, zonder het risico te lopen dat het net overbelast is en er niet geladen kan worden. Over al deze economische, technologische en ruimtelijke factoren is het belangrijk transparant te communiceren. De aanpak om ondernemers in heel de regio zo goed mogelijk te ondersteunen richting invoering van ZE-zones en daarmee de negatieve impact op de stadsvoorzienende bedrijvigheid te minimaliseren is onderverdeeld in drie acties.

1a. Gezamenlijke communicatie vanuit de gemeenten naar ondernemers organiseren

Tot op heden loopt de communicatie naar ondernemers in de regio direct vanuit de ZE-gemeenten. De andere gemeenten in de MRDH worden hier weinig tot niet bij betrokken, terwijl juist zij de goede contacten hebben met hun eigen ondernemers. Door de communicatie niet alleen rechtstreeks vanuit de ZE-gemeenten te laten lopen, maar ook via de communicatie-afdelingen of accountmanagers vanuit de andere gemeenten, kan de informatievoorziening naar ondernemers in de gehele regio verbeteren. Het digitaal platform duurzame mobiliteit van de MRDH kan ook worden ingericht als aanvullende informatiepagina. Ook kan Zuid-Holland Bereikbaar als regionaal (communicatie)platform voor bereikbaarheid worden benut, onder meer door hun webpagina over ZE-zones uit te breiden met alle benodigde informatie voor ondernemers in de MRDH. Daarnaast wordt contact gezocht met VNO-NCW West en TLN om te overleggen of de MRDH en VNO-NCW West en TLN elkaar kunnen versterken in communicatie over ZE-zones.

- De mensen die aan de invoering van ZE-zones werken leggen contact met mobiliteitscollega's in de overige MRDH-gemeenten (via A.O. DuMo) om af te stemmen over gezamenlijke communicatie richting ondernemers in de regio.
- Beschikbaar stellen communicatietoolkit over ZE-zones vanuit de ZE-gemeenten naar buurgemeenten zodat deze zelf hun ondernemers kunnen informeren over de invoering van de ZE-zones.

Actie	Actiehouder	Termijn	Financiële gevolgen	Stakeholders
Contact leggen ZE-teams en ambtenaren overige gemeenten	ZE-gemeenten	Middellang	-	A.O. DuMo
Delen bestaande communicatiematerialen	ZE-gemeenten	Middellang	Nader te bepalen	VNO-NCW West, TLN
Contact ZHB	MRDH	Middellang	Kosten voor webpagina	Zuid-Holland Bereikbaar



2. Organiseren van een informatiebijeenkomst voor bedrijfscontactfunctionarissen

Accountmanagers/bedrijfscontactfunctionarissen binnen de gemeenten zijn de link tussen het ZE-beleid en de ondernemer. Zij onderhouden de relatie met de bedrijven in hun gebied en zijn daarmee ook een aanspreekpunt bij vragen over de ZE-zones. Door ook deze groep professionals te informeren over de ZE-zones zijn zij uitgerust met de juiste kennis om de ondernemers verder te helpen met hun vraag maar zijn zij uiteindelijk ook de bemiddelende partij die de ondernemers kan wijzen op het centrale informatiepunt.

Actie	Actiehouder	Termijn	Financiële gevolgen	Stakeholders
Informatiebijeenkomst bedrijfscontactfunctionarissen	Coördinatie MRDH, inhoud ZE-gemeente (n)	Middellang	Fte MRDH en ZE-gemeenten	

3. Regionale communicatie over ZE-zones naar ondernemers te borgen in de gebiedsprogramma's van Zuid-Holland Bereikbaar

Gebiedsprogramma's van Zuid-Holland Bereikbaar zijn lopende programma's waarin de inzet van Zuid-Holland Bereikbaar is vastgelegd in jaarplannen. ZE-Stadslogistiek kan een plek krijgen in deze programma's als daarvoor draagvlak bestaat bij de moederorganisaties van Zuid-Holland Bereikbaar (waar MRDH er een van is).

Actie	Actiehouder	Termijn	Financiële gevolgen	Stakeholders
Borging communicatie in gebiedsprogramma's ZHB	21 gemeenten MRDH	Kort middellang	Mogelijke maatregelen vallen onder budget gebiedstafels	Zuid-Holland Bereikbaar Partijen gebiedstafels

3.2 Afstemming laadinfrastructuur en logistieke hubs

Afstemming over locaties en door gemeenten gezamenlijk te realiseren laadinfrastructuur.

Technologische en ruimtelijke factoren als netcongestie, monitoring van voertuigen die ZE-zones in en uit rijden en ruimtelijke inpassing van laadinfrastructuur, zijn stuk voor stuk flinke opgaven. De onderstaande acties spelen in op deze uitdagingen door slim om te gaan met ruimte en laadbehoefte. Voor dit thema is het van belang de link te leggen met de RAZES, en dan met name met route 1 uit de RAZES die als doel heeft door een verbeterde regionale afstemming van ruimtelijk en economisch beleid de transitie naar een emissievrij stadslogistiek systeem te faciliteren, onder meer door de realisatie van stadsdistributiehubs.

1. Samenwerking met de RAL

Met de invoering van ZE-zones neemt de laadbehoefte binnen de regio toe. Het is van belang dat de laadmogelijkheden tegelijk groeien met de toenemende behoefte.



Vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL) Zuidwest wordt al gewerkt aan ontwikkeling van kennis en randvoorwaarden voor voldoende laadmogelijkheden. In de RAL Zuidwest staat o.a. opgenomen dat er wordt gewerkt aan prognoses en plankaarten voor laden en de ontwikkeling van (snel)laadinfrastructuurlocaties voor personenvervoer. Specifiek gerelateerd aan de invoering van de ZE-zones wordt gewerkt aan:

- Ontwikkelen van plankaarten voor de bouw;
- Ontwikkelen van logistieke laadvisies per RES-regio;
- Bedrijventerreinen aanpak waarbij op een bedrijventerrein wordt gekeken wat de laadbehoefte is en waar slimme koppelingen te maken zijn tussen bedrijven;
- Bedrijfsgerichte aanpak waarbij ondersteuning beschikbaar is voor bedrijven indien zij laadinfrastructuur willen ontwikkelen;
- De uitwerking van een dekkend laadnetwerk voor laden onderweg langs de corridors.

Binnen de RAL worden dus al veel noodzakelijke stappen gezet om de benodigde laadinfrastructuur te realiseren. Gemeenten zijn wel verantwoordelijk voor de implementatie van wat ontwikkeld wordt vanuit de RAL.

De toegevoegd waarde van het betrekken van de RAL bij de aanpak is tweeledig. Ten eerste willen we de samenwerking bevorderen. Vanuit de RAL is contact met ondernemers, maar ook de logistiek makelaars hebben contact met ondernemers. Door regelmatig overleg te organiseren stemmen we af met welke ondernemers contact is, welke vragen er spelen en kunnen we ondernemers wijzen op de juiste loketten en informatie. Ten tweede organiseren we binnen de MRDH samenwerking op vraagstukken die boven de gemeentegrenzen uitstijgen, zoals het organiseren van de meest strategische snellaadlocaties of hubs.

Actie	Actiehouder	Termijn	Financiële gevolgen	Stakeholders
Afstemming met de RAL	MRDH	Kort	Geen	Provincie Zuid-Holland
Vaststellen en uitvoeren logistieke laadvisie	Gemeenten	Middellang	Geen	Gemeenten

2. Inventarisatie van mogelijkheden om tot strategische locaties voor logistieke hubs te komen

Logistieke hubs kunnen helpen om minder vervuilende busjes in steden te krijgen omdat ze hun goederen kunnen overslaan op elektrische voertuigen die de stad in rijden. Veel grote logistieke partijen (pakketdiensten, supermarkten) hebben hun eigen hubs waarin ze dit zelf organiseren. Echter, er zijn ook andere initiatieven in de vorm van white label hubs, die als verzamelplaats voor kleinere partijen dienen. White label hubs zijn marktinitiatieven en worden niet door overheden zelf georganiseerd. Overheden spelen echter wel een belangrijke rol bij het beschikbaar maken van geschikte locaties. Mogelijkerwijs zijn er geschikte locaties die zich niet op gemeentegrond van een van de ZE-steden bevinden, maar juist net in de grensgemeenten. Het is van belang dat gemeenten hierover met elkaar afstemmen. Ook is het van belang om data uit te wisselen om inzicht te krijgen in wat er



wanneer nodig is, zodat het elektriciteitsnetwerk hierop aangepast kan worden. MRDH kan een rol spelen als platform om deze afstemming te faciliteren. Voor deze actie legt de MRDH contact met MoVe als uitvoerende partij van de RAZES.

Actie	Actiehouder	Termijn	Financiële gevolgen	Stakeholders
Inventarisatie strategische locaties voor logistieke hubs	21 gemeenten, MRDH als facilitator / kennismakelaar, MoVe (RAZES)	Middellang / lang	Geen	Logistieke marktpartijen MKB Transport en logistiek NL (TLN)

3.3 Harmoniseren wet- en regelgeving

Verkennen mogelijkheden om gemeentelijke ontheffingen te harmoniseren om gelijk speelveld voor ondernemers te creëren.

1. Verkennen van mogelijkheden om gemeentelijke ontheffingen te harmoniseren

Onderzocht wordt of en zo ja, welke gemeentelijke ontheffingen in Den Haag, Delft en Rotterdam worden in gevoerd. Hiervoor wordt een matrix gemaakt waarin de ontheffingsvoorwaarden per gemeente met elkaar worden vergeleken, om zo te zien of deze compatibel aan elkaar zijn. De resultaten hiervan worden uitgewisseld met de 21 gemeenten. Gemeente Delft, Rotterdam en Den Haag kunnen bekijken of hier nog vervolgacties aan gekoppeld dienen te worden om deze gelijk te trekken. De input voor de matrix komt uit de verkeersbesluiten die per gemeente genomen worden. Uitgangspunt daarbij is dat de drie gemeenten die een ZE zone invoeren na de zomer hun verkeersbesluit hebben vastgesteld.

Actie	Actiehouder	Termijn	Financiële gevolgen	Stakeholders
Opstellen matrix ontheffingsvoorwaarden per gemeente	Gemeente krimpen a/d IJssel	middellang	Geen	

3.4 Handelingsperspectief door kennisuitwisseling

Gemeenten en MRDH delen actief kennis en lessons learned met elkaar om kennis over ZE-zones te vergroten.

Het invoeren van een ZE-zone brengt niet alleen voordelen met zich mee maar ook veel uitdagingen en vragen. Wanneer gemeenten zelf de keuze maken een ZE-zone (of milieuzone) in te voeren, hebben ze baat bij inzicht in de impact van deze keuze. Daarom is het van belang inzichtelijk te maken welke kosten en baten gemoeid zijn aan het al dan niet invoeren van een ZE-zone, welke stappen een gemeente dient te maken bij het invoeren van een ZE-zone en welke effecten dit heeft op ondernemers die te maken krijgen met de ZE-zone. Daarin spelen politieke factoren een belangrijke rol en is de *couleur locale* leidend.



Onderstaande acties spelen in op deze gesignaleerde politieke en economische factoren die van invloed zijn op ZE-zones.

1. Evaluatie stappenplan Opwegnaarzes en impactanalyse

Deze actie levert de volgende drie deelproducten op:

1. Evaluatie van het stappenplan van Opwegnaarzes op regionaal niveau aangevuld met de leerervaringen van de drie ZE-gemeenten. Resultaat is een bijgewerkt stappenplan met de acties die een gemeente die hiermee aan de slag wil moet ondernemen in aanloop naar de daadwerkelijke invoering van een ZE-zone.
2. Na 1-2 jaar na invoering van de ZE-zones wordt inzichtelijk gemaakt hoe de invoering van ZE-zones impact heeft (gehad) op ondernemers in het MRDH gebied . Dit gebeurt door middel van een onderzoeksopdracht. Bestaande inzichten vanuit de drie ZE-gemeenten worden hierin meegenomen.
3. Het verkennen van de inzet van de Samenwerkingspool Experts Stadslogistiek (SPES). SPES adviseert gemeenten over de invoering van een nul-emissiezone met algemene kennis en onderzoeken. SPES zou op verzoek een kennissessie kunnen organiseren voor gemeenten binnen de MRDH en daarbij ook de mogelijkheden kunnen schetsen of er vanuit het Schone Luchtakkoord subsidie kan worden verkregen om onderzoek te doen naar het invoeren van een zero-emissiezone.

Actie	Actiehouder	Termijn	Financiële gevolgen	Stakeholders
Evaluatie stappenplan Opwegnaarzes	Coördinatie MRDH ZE-gemeenten leveren input	Middellang/lang	Geen	Ministerie I&W (opwegnaarzes)
Onderzoeksopdracht impactanalyse MRDH	MRDH	lang	Nader te bepalen	MKB Evofenedex TLN
Verkennen samenwerking SPES	MRDH	Middellang		SPES

2. Vier keer per jaar wordt een wagenparkbeheerdersoverleg georganiseerd

De MRDH is trekker van het gemeentelijk wagenparkbeheerdersoverleg; kennisdeling over logistieke marktontwikkelingen staan tijdens deze bijeenkomsten centraal. Nog niet alle gemeenten zijn vertegenwoordigd in deze overleggen. Een logistiek makelaar zal de komende periode actief MRDH gemeenten benaderen die nog niet deelnemen aan het overleg.



Actie	Actiehouder	Termijn	Financiële gevolgen	Stakeholders
Benaderen gemeenten deelname aan wagenparkbeheerdersoverleg	MRDH Logistiek makelaar ZHB	continue	Fte MRDH en ZHB (vanuit basis aanpak)	Zuid-Holland Bereikbaar Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES)



III PROJECTORGANISATIE

4.1 Ambtelijke werkgroep

De werkgroep ZE-zones, bestaande uit ambtenaren van 5 van de 21 gemeenten is betrokken geweest bij de totstandkoming van dit plan van aanpak. MRDH is auteur, gemeenten hebben input geleverd op het gebied van inhoud en acties. Deze werkgroep maakt na het zomerreces nadere afspraken over de rol- en taakverdeling en de uitvoering van de acties waarbij in ieder geval de drie ZE-gemeenten bij betrokken zijn.

Gemeente	Naam
Gemeente Krimpen aan den IJssel	Mitchell Roks
Gemeente Capelle aan den IJssel	Michael van Hulst
Gemeente Rotterdam	Lex Boersma en Jan Robbert Albrechts
Gemeente Ridderkerk	Niels Verduijn en Kimberly Lijesen
Gemeente Den Haag	Rowena Dekker en Thabo Huisman
MRDH	Doris Vermeer, Martijn Harkema, Rogier Brinkhof

4.2 Projectrisico's en voorgestelde oplossingen

Projectrisico's intern	Minimalisering risico
Beperkte capaciteit bij gemeenten	Vanwege de beperkte capaciteit in ieders werkpakket is de inzet primair gericht op het delen van bestaande kennis, wet- en regelgeving en platforms. Daardoor gaat er geen tijd zitten in het ontwikkelen daarvan.
Onvoldoende eigenaarschap van partijen	Maatregelen uit het plan van aanpak toetsen bij verschillende ambtelijke en bestuurlijke overleggen. Voortgang bewaken in de werkgroep ZE-zones.
Projectrisico's extern	Minimalisering risico
Onvoldoende eigenaarschap van externe partijen	Contact onderhouden met relevante stakeholders en hen periodiek uitnodigen bij werkgroepen en ambtelijke en bestuurlijke overleggen. Terugkoppelen van acties aan externe stakeholders die hier belang bij hebben, zoals brancheorganisaties en ondernemersplatforms.

4.3 Planning

Bij de acties staat een planning aangegeven in de vorm van een omschrijving van de termijn (kort-middel-lang).

Acties op korte termijn worden voltooid in het tweede kwartaal van 2024. Voor de middellange termijn geldt een periode tot eind 2024 en de lange termijn vanaf 2025.

Het plan van aanpak wordt op 3 juli 2024 bestuurlijk vastgesteld door de BcVa. Op dat moment zijn al een aantal korte termijn acties opgepakt en voltooid.



4.4 Financiën

Aan het vaststellen van het plan van aanpak voor regionale samenwerking op ZE-zones voor stadslogistiek zijn geen financiële consequenties verbonden.

Aan het verder uitwerken van de acties zijn mogelijk proces- of onderzoekskosten verbonden. Voor zover de MRDH hierbij als opdrachtgever optreedt worden deze kosten gedekt binnen het begrotingsprogramma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer - Beleid en programmering Verkeer. De geschatte kosten hiervan bedragen maximaal € 100.000 per jaar.

4.5 Bronnen

- www.opwegnaarzes.nl
- www.logistiek010.nl
- www.logistiek070.nl
- Logistieke laadvisie RAL

