



PvA Slimme duurzame verstedelijking en logistiek

Versie 21 november 2023



Slimme en
duurzame steden



Inhoudsopgave

- Inleiding (o.a. aanleiding en doel programma, afspraak BO MIRT 2022)
- Uitgangspunten
- De inhoudelijke pijlers
- Activiteiten per pijler
- Raming
- Organisatie
- Planning
- Risicomanagement
- Monitoring & Evaluatie
- Bijlagen

De inhoudelijke pijlers:

1. Inzicht in logistieke stromen in de stad t.b.v. optimalisatie (t.a.v. leefbaarheid steden)
2. Focus op bouwlogistiek
3. De omgeving centraal
4. Beleids- en uitvoeringscoördinatie

Inleiding

- **Aanleiding:** forse maatschappelijke opgaven, maar schaarse ruimte en middelen
 - Duurzaamheids- & klimaatdoelstellingen
 - Woningbouwopgave: stedelijke verdichting
 - Mobiliteitsvernieuwing: personen én goederen
- Dit raakt veel sectoren/domeinen en veel partijen (overheden, marktpartijen, kennisinstellingen, burgers); met onderlinge afhankelijkheden.
- Dit vereist dat we opgaven fundamenteel anders aanpakken, en ook op een andere manier met elkaar samenwerken. **We gaan samen op weg naar het nieuwe normaal.**
- **Doel programma 'Slimme, duurzame verstedelijking en logistiek':**
 - Het veiliger, slimmer en duurzamer organiseren van logistieke stromen, met behulp van oplossingen op het gebied van data en digitalisering, zodat onze steden een fijne plek blijven om te wonen, werken en recreëren.

Inleiding (vervolg)

- In het **BO MIRT 2022** is door het Rijk een bedrag gereserveerd van maximaal **€7 mln. inclusief btw** voor het uitvoeren van maatregelen gericht op het realiseren van efficiëntere en duurzame stadsbevoorrading, als onderdeel van het Programma Veilig, Slim en Duurzaam (VSD). Vanuit de deelnemende overheden wordt eenzelfde inspanning gevraagd.
- In meerdere plenaire en bilaterale gesprekken met diverse gemeenten, intern Rijk (met trekkers van aanpalende programma's/initiatieven) en vertegenwoordigers uit de logistieke sector (vanuit kennisinstellingen, marktpartijen en branche-organisaties), is dit PvA 'Slimme duurzame verstedelijking en logistiek' opgesteld.
- Het PvA is in deze fase vooral afgestemd op de behoeften van gemeenten. Draagvlak onder gemeenten is een belangrijke voorwaarde voor opschaling verderop in het proces, maar was aanvankelijk te mager. Het spreekt voor zich dat we zo snel mogelijk zorgen voor optimale aansluiting met het logistieke bedrijfsleven en de relevante partners uit het DMI-ecosysteem (bedrijven, kennisinstellingen).

Uitgangspunten

1. Alle maatregelen en acties onder dit landelijke programma zijn **opschaalbaar, continueerbaar en overdraagbaar**. Alle acties zijn gericht op opschaling (van lokaal naar landelijk en van enkele naar meerdere marktpartijen), continuering (voorbij de VSD-impuls) en overdraagbaarheid (standaardisatie).
2. We gaan aan de slag met maatregelen met **voldoende draagvlak en commitment** vanuit de betrokken partijen (publiek en privaat). Per maatregel maken we vooraf duidelijke afspraken over de benodigde input van betrokkenen, de beoogde effecten en de kansen voor opschaalbaarheid en continuering. Dit evalueren we periodiek met de betrokken partijen.
3. We werken **adaptief**. We spelen flexibel in op actuele ontwikkelingen en borgen tegelijkertijd de lange termijn ambities. We werken zo stapsgewijs toe naar het 'nieuwe normaal'.
4. We zoeken waar mogelijk **aansluiting op bestaande agenda's en uitvoeringsprogramma's**. We bouwen zoveel mogelijk voort op wat er al is, en investeren in afstemming met aanpalende initiatieven om te borgen dat dit ook zo blijft.
5. Dit programma maakt onderdeel uit van het **DMI-ecosysteem**. Het streven is om in dit programma het 'aanbod' vanuit het DMI-ecosysteem te koppelen aan gebruik in meerdere gemeenten, om de stadslogistiek slimmer en duurzamer vorm te geven met behulp van data en digitalisering.

Uitgangspunten (vervolg)

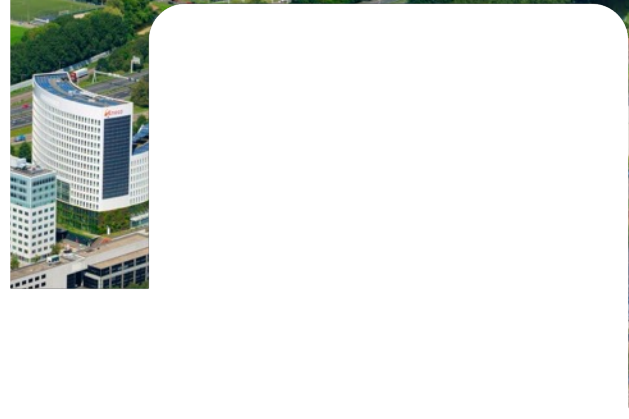


DMI·ECOSYSTEEM

- **DMI-ecosysteem** als vehikel/paraplu voor programma Slimme Duurzame Verstedelijking en Logistiek. Het programma zal onder DMI-ecosysteem thema Slimme Logistiek uitgevoerd worden.
- **DMI-ecosysteem:**
 - Een publiek-privaat platform van vele spelers in meerdere sectoren van mobiliteit en verstedelijking, gestart vanuit een bijdrage van het Nationaal Groeifonds (NGF)
 - Open voor iedereen; wel vrijwillig maar niet vrijblijvend
 - Met gevestigd vertrouwen in elkaar en elkaars datagebruik
 - Inclusief maatregelen en afspraken over ethiek, privacy, beveiliging
 - In een gezamenlijke governance
 - Waarmee beleid (nationaal, regionaal, lokaal) beter gecoördineerd en geharmoniseerd wordt
 - En daarmee een meer coherente vraag naar informatietechnologie wordt gearticuleerd
 - Zodat we voorbij de individuele, technische pilots komen
 - En kennis en werkwijzen gestructureerd delen en verspreiden
- Voor meer informatie: www.dmi-ecosysteem.nl & DMItteam@minienw.nl



Slimme en
duurzame steden



De inhoudelijke pijlers



Slimme en
duurzame steden



De inhoudelijke pijlers

1. **Inzicht in logistieke stromen in de stad t.b.v. optimalisatie t.a.v. leefbaarheid steden**
 - A. Daily Urban Logistics System in beeld brengen
 - B. Optimalisatie van logistieke verkeersstromen en Intelligente Toegang tot de stad
2. **Focus op bouwlogistiek:** om overlast rondom (woning)bouwprojecten te minimaliseren
 - Keten- en gebiedsgerichte benadering/ werkwijze
3. **De omgeving centraal:** het verenigen van afnemers met als doel het aantal inefficiënte vervoersbewegingen in een gebied en overlast voor omgeving te verminderen
 - A. Bedrijven/ organisaties (bijv. horeca, kantoorgebouwen). Gebiedsgericht i.p.v. per adres/huurder beleveren
 - B. Bewoners. Gericht op vermindering van overlast in de openbare ruimte door thuisbezorging
4. **Beleids- en uitvoeringscoördinatie:** Beleid t.b.v. succesvolle toepassing van bovenstaande oplossingsrichtingen, op uniforme wijze t.b.v. opschaling

1. Inzicht in logistieke stromen in de stad t.b.v. optimalisatie (leefbaarheid)

- Inzicht in logistieke stromen is nodig om deze stromen te kunnen sturen. Er is een groeiende behoefte aan inzicht in “Wie rijdt waar, wanneer en met wat; waar zijn voorraadlocaties; hoe vindt het laden en lossen op straat plaats?” etc.
- Gemeenten kunnen dit inzicht vervolgens gebruiken om beleidskeuzes te maken. Deze beleidskeuzes bieden de mogelijkheid voor de optimalisering van logistieke verkeersstromen (in termen van verbeteren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid, gebruik schaarse openbare ruimte), bijvoorbeeld door intelligente sturing op toegang tot de stad.
- De pijler bestaat uit twee onderdelen:
 - A. Het in beeld brengen van het Daily Urban Logistics System
 - B. Optimalisatie van logistieke verkeersstromen en Intelligente Toegang tot de stad

2. Focus op bouwlogistiek

- Bouwlogistiek is de goederenstroom met de meeste omvang (aantal voertuigen; ca 30% van alle goederenvervoer) en meeste impact op de stad (verkeersveiligheid, uitstoot, gewicht). De woningbouwopgave van 100.000 huizen per jaar, die grotendeels binnenstedelijk moet worden gerealiseerd, maakt deze stroom alleen maar forser en relevanter komende jaren. Bovendien is bouwlogistiek de stroom waar decentrale overheden als vergunningverlener, en soms als opdrachtgever, het meest direct op kunnen sturen.
- Deze pijler is erop gericht om overlast rondom (woning)bouwprojecten te minimaliseren. De pijler heeft tot doel om te komen tot een keten- en gebiedsgerichte benadering om bouwlogistiek te optimaliseren over meerdere partijen (ontwikkelaars, aannemers, onderaannemers) en meerdere bouwprojecten heen.
- Allereerst is inzicht nodig in het instrumentarium van de overheid, zowel stimulerend als regulerend, in het gehele spectrum van samenwerking (bijv. via covenant en BLVC-kader), digitale instrumenten (zoals control towers en bouwlogistiek verkeersmanagement) en fysieke instrumenten (bouwhubs).
- Vervolgens willen we a.d.h.v. concrete casussen praktijkervaring opdoen, met als doel om tot een generieke/opschaalbare aanpak te komen.

3. De omgeving centraal

- Deze pijler richt zich niet op een specifieke logistieke stroom, maar het bepalende deel van de logistieke keten; namelijk de afnemer. De klant is koning, dus de afnemer/ ontvanger wordt optimaal gefaciliteerd door verladers en vervoerders, wat leidt tot extra logistieke bewegingen en tot veel overlast en irritatie in de directe omgeving van die afnemer. Het gaat hierbij niet om de grootste impact in absolute zin, maar wel om stromen die zeer zichtbaar zijn en waar veel klachten over binnenkomen bij gemeenten.
- Deze pijler biedt gemeenten de kans om stedelijke logistiek in de haarvaten van de stad beter te organiseren én om dit te doen op een manier die de sociale cohesie in de buurt verhoogt. We richten ons op het verenigen van afnemers, met als doel het aantal inefficiënte vervoersbewegingen in een gebied en de bijbehorende overlast voor de omgeving te verminderen. Daarbij maken we onderscheid tussen twee typen afnemers:
 - A. Bewoners. Gericht op vermindering van overlast in de openbare ruimte door thuisbezorging
 - B. Bedrijven/organisaties (zoals horeca en kantoorgebouwen). Gebiedsgericht i.p.v. per adres/huurder in een gebouw met meerdere huurders beleveren.

4. Beleids- en uitvoeringscoördinatie

- Bij de meeste gemeenten ligt de focus ten aanzien van verstedelijking en mobiliteit op het anders organiseren van personenmobiliteit. (Stads)logistiek krijgt nog relatief weinig aandacht aan de bestuurlijke tafels en wordt onvoldoende in samenhang met personenmobiliteit gezien. In de ambtelijke organisatie wordt stadslogistiek vaak versnipperd opgepakt, doordat het thema raakt aan meerdere beleidsdomeinen die in de praktijk nog afzonderlijk georganiseerd zijn: verkeer en openbare ruimte, ruimtelijke ontwikkeling, economie en sociaal. De meerderheid van gemeenten kampt daarbij met een gebrek aan capaciteit, kennis en expertise t.a.v. logistiek.
- Daarnaast is in eerder G40-onderzoek geconstateerd dat lokale initiatieven en projecten rondom slimme toepassingen (smart city, data en digitalisering) niet of niet snel genoeg worden opgeschaald naar een regionaal of landelijk niveau. Dit maakt het lastig voor de logistieke branche om mee te gaan in de ambities van de verschillende overheden. Als iedere gemeente andere eisen stelt aan de toegang tot de stad, dan is dit funest voor de bedrijfsvoering van logistieke partijen.
- Deze pijler richt zich op beleids- en uitvoeringscoördinatie om de activiteiten die onder de eerdergenoemde pijlers worden uitgevoerd tot succesvolle toepassing in de praktijk te brengen, op een wijze die opschaalbaar en continueerbaar is voor zowel overheden als betrokken private partijen.



Activiteiten per pijler

Met onderscheid naar:

activiteiten met prioriteit (uit te voeren in 2024-2025)
en activiteiten die daarop volgen (in 2026-2027)



Slimme en
duurzame steden



Activiteiten per pijler: introductie

- Voor iedere pijler geldt dat we nog maar net op weg zijn naar de stip op de horizon: een optimale balans tussen stadslogistiek en de leefbaarheid in onze steden. Per pijler hebben we (gezamenlijk met de betrokken gemeenten) de activiteiten gedefinieerd die nodig zijn om die stip op de horizon te bereiken. Met daarbij onderscheid naar activiteiten die prioriteit hebben en we als eerst oppakken (in 2024-2025), en activiteiten die we vervolgens oppakken (in 2026-2027).
- NB: dit is een grove planning die we tussentijds aanscherpen en waar nodig bijstellen (adaptief programmeren). Voorafgaand aan de start van een activiteit, zullen we gezamenlijk met de betrokkenen een nadere concretisering maken (beoogde resultaten, inspanningen, wie doet wat, vervolgstappen t.a.v. landelijke opschaling, etc).

Activiteiten pijler 1: Inzicht in logistieke stromen prioriteit (2024-2025)

- **Stip op de horizon: gemeenten kunnen op basis van data sturen op logistiek, logistieke sector kan bedrijfsvoering optimaliseren op basis van data.**
 1. Inventariseren mogelijkheden van (koppeling van) diverse datastromen (o.a. CBS/VESDI, TMS-data (planningsystemen), FMS-data (boordcomputers), ANPR-data, KvK data, eCMR data) t.b.v. inzicht in logistieke stromen (wat rijdt waar en wanneer, met welke lading/gewicht; en interactie met andere vervoersstromen), inclusief (on)mogelijkheden t.a.v. privacy/AVG.
 2. Opschalen bereikbaarheidskaart (kaart met actuele informatie over lengte-breedte-hoogte, gewicht, venstertijden en laad- en losplekken, milieuzones/ZE-zone, momenteel alleen in gemeenten Amsterdam en Utrecht) qua functionaliteiten en geografisch. Provincies Noord-Holland en Utrecht hebben subsidie gekregen om de bereikbaarheidskaart zowel qua functionaliteiten als geografisch (binnen de gemeenten in deze provincies) uit te breiden. Bijdrage uit het programma Slimme Duurzame Verstedelijking en Logistiek ziet o.a. toe op landelijke dekking, API-ontsluiting en gebruik OTM als datastandaard.
 3. Uitbreiden ITS-FMS interface t.b.v. inzicht in logistieke stromen en intelligente toegang
 4. Opschaling gebruik ITS-FMS interface: verhogen gebruik Connected Transport-dienstverlening bij logistieke IT-service providers en transporteurs

Activiteiten pijler 1: vervolg prioriteit (2024-2025)

- **Stip op de horizon: gemeenten kunnen op basis van data sturen op logistiek, logistieke sector kan bedrijfsvoering optimaliseren op basis van data.**
 5. Standaardisatie t.a.v. logistieke data-items (o.a. digitalisering ZE-zones, venstertijden, milieuzones, LBHG-beperkingen, ontheffingen). Voorstel: landelijk oppakken in WG Standaardisatie onder DMI-ecosysteem.
 6. Definiëren smart zones: gezamenlijk definiëren van concept en doel 'smart zone' (slim gebruik door logistieke voertuigen van schaarse openbare ruimte), voortbouwend op succes-/faalfactoren t.b.v. opschaling (o.b.v. onder meer lokale experimenten in binnen- en buitenland). Voorbereiding op uitrol.
 7. DEFLog beheer en onderhoud op lange termijn, evt. integratie in DMI-ecosysteem (zie: [DEFLog – Gecontroleerd logistieke data delen](#))
 8. Beheer en onderhoud OTM incl. functionaliteitsuitbreidingen (zie: [OpenTripModel](#))
 9. Module en dashboard logistiek: Inventariseren wensen en eisen met betrekking tot logistieke module in City Support Center (real-time) & City Dashboard (historisch): wat willen we publiek-privaat weten over de werking van stadslogistiek? Welke informatie heeft de logistiek (in-truck) nodig en wat wil de overheid weten? In hoeverre is de hiervoor benodigde data aanwezig (voortbouwend op 1.1)? Op welke wijze kan het DMI-ecosysteem hier invulling aan geven? En vervolgens ontwikkelen van module en dashboard.

Activiteiten pijler 1: straks (2026-2027)

- **Stip op de horizon: gemeenten kunnen op basis van data sturen op logistiek, logistieke sector kan bedrijfsvoering optimaliseren op basis van data.**
 10. Bevoorradingsprofielen en afleverprofielen opstellen van verschillende soorten gebieden/functies in de stad (vervolg op 1.2). Het doel van het opstellen van bevoorradingsprofielen is het in kaart brengen van de huidige situatie, om vanuit daar de potentie van oplossingen te bepalen. Het doel van de afleverprofielen is het beschikbaar stellen en op een geautomatiseerde manier delen van operationele data voor afleverlocaties in de binnenstad.
 11. Eerste uitrol smart zone. Voortbouwend op 1.6, onder landelijke regie 'smart zone' versneld tot laten uitrol komen op een wijze die continueerbaar, overdraagbaar en opschaalbaar is.
 12. Definiëren doel, concept en juridisch kader 'Intelligente Toegang' (o.a. o.b.v. best practices in binnen-en buitenland). Voorbereiding op uitrol.
 13. Voortbouwend op 1.12, eerste uitrol Intelligente Toegang onder landelijke regie.

Activiteiten pijler 2: Focus op bouwlogistiek prioriteit (2024-2025)

- **Stip op de horizon: bouwprojecten worden met minimale overlast voor de omgeving gerealiseerd**
 1. Eerste uitrol verkeersmanagement rondom bouwprojecten (gebiedsgericht). Verbeteren doorstroming in gebied met grootschalige bouwopgave, door flexibel verkeersmanagement (o.a. koppeling iVRI's aan boordcomputer, ETA-meldingen naar bouwplaats, ANPR-binnenkomst controle, vooraanmeldingen op bouwplaats). O.a. casus Rotterdam/Katendrecht, Amsterdam/PBK aanpak Bouwlogistiek, Groningen.
 2. Verkennen van de mogelijkheden voor een data-gebaseerde gebieds- en ketengerichte optimalisatie van bouwlogistiek t.b.v. leefbaarheid, hierbij aanhakend ook op Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)
 3. Uitwerking van een handreiking gebieds- en ketengerichte aanpak voor optimalisatie van bouwlogistiek. Op basis van best practices (o.a. Rotterdam/Katendrecht, Amsterdam, Groningen).

Activiteiten pijler 2: straks (2026-2027)

- **Stip op de horizon: bouwprojecten worden met minimale overlast voor de omgeving gerealiseerd**
 4. Technische uitwerking gebieds- en ketengerichte aanpak bouwlogistiek: opstellen van architectuur, datamodel, afsprakenstelsel en standaarden, bepalen van benodigde en beschikbare databronnen en data-items, onderzoek naar bruikbare 'city support center/control tower' toepassingen, etc.
 5. Eerste uitrol in een gemeente met grote binnenstedelijke bouwopgave uitrollen van data-gedreven optimalisatie t.a.v. gebieds- en ketengerichte aanpak bouwlogistiek (city support center/control tower, mogelijk i.c.m. bouwhub).
 6. Verkenning om te voldoen aan verplichtingen en vergunningsvoorwaarden rondom bouwprojecten en logistieke indicatoren op basis van ITS-FMS interface, ook inz. Convenant SEB.

Activiteiten pijler 3: De omgeving centraal prioriteit (2024-2025)

Stip op de horizon: passende ruimte voor logistiek in de haarvaten van de stad

1. Verkenning (on)mogelijkheden van benutten van sociale wijkcentra (bibliotheek, buurthuis, sportvereniging, etc.) voor pakketbezorging (met aandacht voor het effect op: bereikbaarheid/openingstijden pakketkluizen, vervoersbewegingen, ervaren overlast, sociale cohesie, business case, ...)
2. Inventarisatie bestaande en benodigde toepassingen om tot efficiënte, gecombineerde, emissievrije leveringen te komen met behulp van een digitaal platform, die alle informatiestromen uit verschillende systemen – bestelsystemen en logistieke systemen - aan elkaar kan knopen. O.a. verkennen mogelijkheden van NGF-toepassing van Keana/Hubklup.

Activiteiten pijler 3: straks (2026-2027)

Stip op de horizon: passende ruimte voor logistiek in de haarvaten van de stad

3. Onderzoek naar haalbaarheid stedelijk netwerk van white-label pakketkluizen/micro-hubs, waaronder effecten op aantal logistieke bewegingen, haalbaarheid publiek-private businesscase, benodigd datamodel en governance.
4. O.b.v. voorgaande activiteiten, bepalen of/hoe we tot een eerste uitrol kunnen komen voor het verenigen van afnemers t.b.v. optimalisatie logistieke stromen om overlast te verminderen.

Activiteiten pijler 4: Beleids- en uitvoeringscoördinatie, prioriteit (2024-2025)

Stip op de horizon: harmonisatie instrumentarium passende ruimte voor stedelijke logistiek

1. Onderzoek om inzicht te krijgen in klantreis logistieke partijen t.b.v. ontheffingen en vergunningen
2. Opstellen handreiking hubs voor stadsdistributie
3. Inventariseren behoefte aan ondersteuning (nader te bepalen welke expertise en waarvoor: bijv. 'ondersteuning gemeenten bij opstellen toegangsbeleid, digitaliseren ZE-zones, juridische advisering etc.)
4. Opstellen ambtelijk en bestuurlijk verhaal t.a.v. belang logistiek in afstemming met betrokken gemeenten
5. Communicatie, opzetten en onderhouden publiek-private community voor stedelijke logistiek
6. Opstellen standaarden / CROW-richtlijnen
7. Beleids- en uitvoeringsondersteuning aan gemeenten. Vraag-gestuurde ondersteuning aan lokale overheden t.b.v. landelijke versnelling en opschaling (bijv. door oprichten van een expertpool). Bijvoorbeeld op het gebied van (fysieke, organisatorische, etc.) randvoorwaarden, juridische ondersteuning, opstellen business cases.

Activiteiten pijler 4: straks (2026-2027)

Stip op de horizon: harmonisatie instrumentarium passende ruimte voor stedelijke logistiek

- Activiteiten die vanaf 2025 worden opgepakt: nader te bepalen o.b.v. de dan actuele Stand van Zaken

Algemeen (2024-2027)

- Naast de activiteiten (en bijbehorende investeringen) per pijler, zullen er ook algemene inspanningen/investeringen nodig zijn:
 - **VAT-kosten:** kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht. Proces/coördinatie inspanningen om t.b.v. landelijke opschaling te komen tot plannen per activiteit/maatregel, monitoring van de voortgang, het opschalen in deelnemende partijen (zowel gemeenten als private partijen), het zorgen voor de onderlinge verbinding tussen pijlers en met aanpalende programma's te leggen, etc.



Raming Rapportage/ M&E Organisatie Planning Risicomanagement



Slimme en
duurzame steden



Uitgangspunten raming

- Alle bedragen die vermeld worden, zijn incl. btw.
- Bedragen kunnen wisselen tussen de activiteiten en tussen de pijlers o.b.v. externe ontwikkelingen en/of risico's of kansen die zich voordoen rondom bepaalde activiteiten (adaptieve werkwijze).
- I&W zal vanuit de VSD-middelen investeringen doen om landelijke versnelling en opschaling te realiseren t.b.v. de hiervoor beschreven pijlers en activiteiten. De betrokken gemeenten zullen vanuit hun co-financiering lokale investeringen voor rekening nemen die nodig zijn om tot lokale implementatie en beheer te komen. (Ergo; er wordt in principe geen geld verrekend tussen I&W en gemeenten of overgedragen vanuit I&W aan medeoverheden)
- We gaan geen zaken dubbel betalen, maar benutten wat er al (bekostigd en) toepasbaar is (bijvoorbeeld toepassingen en kennis vanuit het DMI-ecosysteem). NB: het toepasbaar maken voor logistiek en in een bepaalde stad kan aanvullende inspanningen vragen die wel om bekostiging vanuit dit programma vragen.

Raming: Landelijke investering vanuit I&W/VSD

- Bedragen in €1.000, incl. btw

Periode 2024-2027	2024	2025	2026	2027	Totaal
1. Inzicht in logistieke stromen t.b.v. optimalisatie	€ 1.000	€ 1.000	€ 500	€ 500	€ 3.000
2. Bouwlogistiek	€ 400	€ 400	€ 400	€ 200	€ 1.400
3. De omgeving centraal	€ 75	€ 75	€ 75	€ 75	€ 300
4. Beleids- en uitvoeringscoördinatie	€ 400	€ 400	€ 400	€ 400	€ 1.600
5. VAT-kosten	€ 175	€ 175	€ 175	€ 175	€ 700
Totaal	€ 2.050	€ 2.050	€ 1.550	€ 1.350	€ 7.000

Raming: cofinanciering gemeenten (1/2)

- Bedragen in €1.000, incl. btw.
- Inzet personeel o.b.v. rekenregel: 1 fte = €130k per jaar

Periode 2024-2027	2024	2025	2026	2027	Totaal
1. Inzet personeel: vanuit beleid en vanuit uitvoering/beheer; vanuit domeinen verkeersmgt/logistiek, OR/economie en data/IT	€ 975	€ 975	€ 975	€ 975	€ 3.900
2. Materiële kosten: zoals verkrijgen van informatie over logistieke stromen, aanpassing eigen databestanden en/of IT-systemen, fysieke ruimte beschikbaar stellen voor hubs t.b.v. bouwlogistiek of andere logistieke stromen, aanschaf en/of aanpassing aan objecten t.b.v. lokale implementatie van use cases als Intelligente Toegang (zoals verkeersborden, ANPR camera's, beweegbare pollers)	€ 775	€ 775	€ 775	€ 775	€ 3.100
Totaal	€ 1.750	€ 1.750	€ 1.750	€ 1.750	€ 7.000

- Na 2 jaar looptijd zal per eind 2025 vanuit I&W een halftijdse evaluatie worden georganiseerd, waarbij gemeentes wordt gevraagd hun eventueel voorlopige cofinancierings toezeggingen om te zetten in definitieve commitments voor de resterende 2 jaar.

Raming: cofinanciering gemeenten (2/2)

- Vooralsnog komt deze cofinanciering vanuit 5 logistieke koploper-gemeenten:
 - Amsterdam
 - Groningen
 - Utrecht
 - Rotterdam
 - Zwolle.
- Dit betekent vooralsnog een gevraagde cofinanciering gemiddeld per gemeente per jaar van €195k inzet personeel (oftewel 1,5 fte) en €155k materiële kosten. Deze cofinanciering is afkomstig van de regionale uitvoeringsprogramma's en maatregelen t.a.v. slimme, duurzame stadslogistiek van deze gemeenten.
- Naar verwachting zullen er komende periode meerdere gemeenten aansluiten (vanuit DMI-ecosysteem gemeente, G40-steden, en eerdere contacten m.b.t. SmartwayZ.NL, Talking Traffic, ZES-gemeenten, SEB-gemeenten), waardoor de benodigde cofinanciering per gemeente zal dalen.

Rapportage

- **Doel:** We moeten kunnen aantonen welke inspanningen (financieel, personeel, kennis) gedaan zijn en welke resultaten dit heeft opgeleverd, zowel vanuit bestuurbaarheid (adaptief bijsturen om maximaal rendement te behalen i.r.t. doelstelling) als verantwoording achteraf.
- **Uitgangspunt:** we werken samen op basis van vertrouwen, en willen onnodige administratieve lasten a.g.v. verantwoording vermijden. (Geen controllerslijn maar een besturingslijn.)
- **Hoe:** Alle deelnemers verplichten zich om 1x per jaar informatie aan te leveren aan elkaar, welke door I&W wordt verwerkt tot een gezamenlijke voortgangsrapportage. De informatie betreft:
 - welke inspanningen er afgelopen jaar geleverd zijn (input): benoemen van inzet personeel (geen urenverantwoording, maar beschrijving van aantal fte en op hoofdlijnen voor welke werkzaamheden), materiële kosten (geen facturen, maar beschrijving en ordergrootte)
 - welke resultaten zijn behaald (output): voortgang activiteiten, beschrijving van behaalde (tussentijdse) resultaten (bijvoorbeeld: nieuwe data-standaard, handreiking/richtlijn/werkwijzer, bouwhub-realiseatie, samenwerkingsverband, praktijktoepassing in gemeente X en Y,..) en leerervaringen (t.b.v. vervolg)
 - wat zijn de waarnemingen van effecten (outcome), kwalitatief of kwantitatief. Zoveel mogelijk vanuit geautomatiseerde data/informatiestromen indien kwantitatief.

Monitoring & Evaluatie

Proces en werkwijze

- De nadruk ligt op het monitoren van de input (mensen, middelen) en output (voortgang activiteiten onder de vier pijlers, en resultaten van die activiteiten). Hiermee voeden we de M&E van het DMI-ecosysteem.
- Kwantitatieve nulmeting-statistieken zijn niet of zeer beperkt voor handen op niveau van gemeente en land: er is beperkt inzicht in de precieze hoeveelheden logistiek-gerelateerde ongevallen, emissies, kosten, beschadigingen aan infrastructuur en reistijden om betrouwbare nulmetingen als input op te baseren. Op microniveau zijn kengetallen wel aanwezig zoals reductie gebruik fossiele brandstof en rijtijd voor specifieke datatoepassingen; deze zullen uiteraard wel gebruikt en gedeeld worden. Uiteraard zullen de actielijnen uit dit plan van aanpak juist data en kentallen opleveren om deze informatiepositie te verbeteren.
- Het bepalen van de outcome (impact/effect op doorstroming, leefbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid, etc.) is lastig om kwantitatief vast te stellen, zeker op macro/ landelijk niveau. Met inbegrip van het gebrek aan goede inputs zal de outcome daarom met name kwalitatief uitgedrukt worden, in termen van beredeneerde outcome.

Monitoring & Evaluatie

Beoogde effecten op hoofdlijnen

- Meer data over logistieke stromen → beter inzicht voor overheden in Daily Urban Logistics System → beter beleid om logistieke stromen in de stad te sturen t.b.v. verkeersveiligheid, doorstroming, leefbaarheid en duurzaamheid (o.a. invoeren ZE-zones, te vermijden routes/zones t.a.v. verkeersveiligheid, invoeren schoolzones etc.)
- Meer data en toepassingen voor logistieke partijen → betere mogelijkheden om leegrijden, verkeersdrukte, wachten op beschikbare laad-/losplekken te voorkomen en zo efficiëntere bedrijfsvoering → minder stoppen bij verkeerslichten, minder slijtage van remvoeringen, verbeteren comfort en verminderen vermoeiing van chauffeur → verbeteren verkeersveiligheid, doorstroming, leefbaarheid en duurzaamheid van de stad → verminderen van emissies, kosten bij transporteur
- Meer data van overheden beschikbaar gesteld voor gebruik in logistieke IT-systemen → meer data om logistiek operaties te optimaliseren → slimmere en socialere routes worden gereden door transporteurs → minder CO₂, NO_x, fijnstof en geluidsemissies → minder incidenten en bijna-incidenten → betere leefbaarheid in de stad en minder overlast en schade van logistieke activiteiten
- Minder leeg rijden, minder korte ritten, meer bufferen in hubs, minder ruimtebeslag, minder hinder

Organisatie

- Deelname aan dit programma betekent **deelname aan DMI-ecosysteem (lidmaatschap) onder gezamenlijk Afsprakenstelsel**.
- We sluiten aan op de **governance** van het DMI-ecosysteem en de samenwerking IenW-G40 (waarbij G4 en provincies ook aansluiten).
- **Coördinatie** van activiteiten uit dit PvA door IenW (thematrekker vanuit DMI-kernteam) met de deelnemers (trekkers van deelactiviteiten) binnen het betreffende DMI-thema.

Organisatie

- In **tijdelijke werkgroepen** werken alle betrokkenen actief samen aan een bepaalde activiteit (te starten met de prioritaire activiteiten). Elke werkgroep start met het opstellen van een actieplan (wat is het doel van de activiteit, wie zijn de deelnemers en wat is ieders rol en bijdrage, wat zijn de belangrijkste tussentijdse mijlpalen, etc). Tussentijds wordt de voortgang gerapporteerd aan IenW om onderlinge samenhang over activiteiten te bewaken en waar nodig gezamenlijk te kunnen bijsturen. Bij afronding van de activiteit wordt de werkgroep opgeheven.
- **Bredere community:** kennis delen over activiteiten en pijlers heen, kansen verkennen voor opschaling (nader te bepalen in welke vorm).
- We zorgen voor regelmatige **afstemming met aanpalende programma's/projecten:** o.a. BDI/DIL, Uitvoeringsagenda Zero Emissie stadslogistiek, Topsector Logistiek, Schoon en Emissieloos Bouwen.
- We zorgen voor regelmatige afstemming met **relevante stakeholders:** private partijen (logistieke IT-partijen, logistieke vervoerders, DMI-partijen), kennisinstellingen en netwerkverbanden (o.a. CROW, Topsector Logistiek) en brancheorganisaties (TLN, Evofenedex).

Tijdslijn en Planning

- Feb '23: NGF investeert €85 mln in DMI-ecosysteem
- Zomer '23: hernieuwd PvA slimme duurzame stadslogistiek vaststellen
- Q4: Vaststelling PvA incl. commitment en cofinanciering
- Opschaling van succesvolle activiteiten vanuit logistieke koplopers naar meerdere gemeenten en met meerdere private partijen

2022

2023

2024

2025 - 2026

2027

- Nov '22 BO-MIRT: Rijk reserveert max €7 mln vanuit VSD voor slimme, duurzame stadslogistiek; onder voorwaarde van gelijke inspanning vanuit gemeenten.
- Stadslogistieke stedendiners om input PvA op te halen
- Eerste toepassingen (o.a. uit DMI-ecosysteem) in de praktijk uitrollen (veelal lokaal, met enkele publieke en private koplopers)
- Verdere opschaling naar landelijk niveau; standaardisering en uniformering

Risicomanagement: top 3 risico's en beheersmaatregelen

	Risico	Effect	Beheersmaatregel
1	Onvoldoende commitment van gemeenten.	Activiteiten komen niet van de grond & Opschaling blijft uit	- Stapsgewijze aanpak, waarbij begonnen wordt met koplopers die grootste commitment tonen en geleidelijk wordt opgeschaald naar grotere groep. - Continu afstemming op ambtelijk niveau. - Bestuurlijk narratief opstellen en uitdragen vanuit verbinding grote opgaven duurzaamheid en leefbaarheid. - Gemeenten ondersteuning bieden ('handjes' en expertise) - Samenwerken op community building met G40 en G4
2	Tegenvallende resultaten van activiteiten onder de pijlers.	Onvoldoende opschalingsmogelijkheden	Adaptiviteit borgen in het programma door: - vooraf per activiteit een plan op te stellen - tussentijds de voortgang te monitoren - ruimte te behouden om bij tegenvallende resultaten een activiteit te stoppen en de inzet te verschuiven naar een andere/nieuwe activiteit
3	Geen draagvlak onder logistieke sector	Maatregelen komen niet tot uitvoering	- Tijdig logistieke sector (o.a. brancheorganisaties) betrekken bij de activiteiten - Ketenperspectief en structurele verdienmodellen centraal stellen bij vormgeving activiteiten



BIJLAGEN



Slimme en
duurzame steden



Achtergrond

De aanloop naar het huidige PvA

- In 2022 zijn in verschillende regio's Stadsdiners over Logistiek gehouden, waarbij de uitkomsten werden gebundeld naar zes actielijnen:
 1. Overzicht logistieke maatregelen
 2. Verkrijgen van inzicht in gemeentelijke beperkingen
 3. Verkrijgen van inzicht in goederenstromen en logistieke City Control Tower
 4. Portaal wet- en regelgeving stadslogistiek en centraal register ontheffingen en vergunningen
 5. Intelligent digitaal toegang, toezicht en handhaving
 6. Bouwblokken voor logistieke optimalisatie en duurzame stadslogistiek
- Met de wisseling in het programmamanagement in het voorjaar van 2023 heeft een heroriëntatie plaatsgevonden. Dit heeft ertoe geleid dat de bovenstaande actielijnen zijn geclusterd naar de vier huidige pijlers. De vier huidige pijlers kunnen op herkenning en draagvlak rekenen bij de betrokken gemeenten. De lopende acties onder de actielijnen, zijn ondergebracht in de vier pijlers.

Proces totstandkoming PvA

- Het programmaplan is in meerdere rondes van afstemming en analyse tot stand gekomen.
- In 2022 is, i.s.m. IenW DGMo/DuMo, Connekt, G40, Topsector Logistiek en City Deal 'Een slimme stad zo doe je dat', **een reeks van logistieke stedendiners** georganiseerd. Tijdens deze diners gingen vervoerders, regiobestuurders, IT-leveranciers, lokale koeriersdiensten en betrokken personen van het ministerie met elkaar het gesprek aan over stadsbevoorrading en de mogelijke oplossingen die digitalisering hierbij kan bieden. De uitkomsten van deze diners sluiten aan bij de bevindingen uit eerder onderzoek van de G40 naar de waarde van slimme toepassingen en digitale technieken voor de toekomst van steden. Daarin werd aangeraden meer samen te werken tussen steden, oplossingen sneller op te schalen en een gezamenlijke investeringsagenda met Rijk en provincie te starten. Dit heeft geleid tot **de afspraak in het BO MIRT 2022** t.a.v. een reservering van €7 mln. ten behoeve van een gezamenlijk programma.
- In het voorjaar van 2023 is het programmamanagement gewisseld. O.b.v. de kennismakingsronde van de nieuwe programmamanagers is besloten het concept programmaplan te herstructureren naar de huidige **aanpak in 4 pijlers**.
- De aanpak in 4 pijlers is getoetst en geconcretiseerd in enkele plenaire bijeenkomsten (18 april, 23 mei, 22 juni) en in diverse bilaterale gesprekken met gemeenten, prominente wetenschappers op het gebied van stadslogistiek, brancheorganisaties TLN en evofenedex.



Raakvlakken met aanpalende programma's/ projecten: BDI en DIL

- Met de **Goederenvervoeragenda** zet het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in op integraal goederenvervoer en logistiek beleid. Een belangrijke voorwaarde is dat de verschillende modaliteiten (weg, spoor, water, lucht en buis) naadloos op elkaar aansluiten. Een onderdeel van de Goederenvervoeragenda is de **Digitale Transport Strategie (DTS)**. De doelstellingen van deze strategie zijn de volledige en gestroomlijnde digitalisering van multimodaal goederenvervoer, en een toekomstbestendige **Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL)** voor een vlot, veilig en duurzaam goederenvervoer in Nederland en met onze handelspartners. Onderdeel hiervan is de ontwikkeling van de **Basis Datadelen Infrastructuur (BDI)**; een afsprakenstelsel, gericht op de logistieke sector, waarmee deelnemende partijen gezamenlijk een geavanceerd IT-netwerk kunnen realiseren voor datadelen. Daarnaast zijn de implementatie van de EU-verordeningen EMSWe (European Maritime Single Window environment) en eFTI (electronic Freight Transport Information) onderdeel van de aanpak.
- **DEFLog** vormt één van de concrete uitwerkingen van de BDI. [DEFLog](#) is een datadeel-faciliteit, en vormt een belangrijk onderdeel van het programma 'Slimme duurzame verstedelijking en logistiek'. DEFLog maakt het mogelijk om data uit te wisselen tussen logistieke partijen en overheden. Er wordt onderzocht of DEFLog op termijn onderdeel wordt van de Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL), het Nationaal Toegangspunt Mobiliteit (NTM) en/of de Algemene Voorzieningen van het DMI-ecosysteem.

Raakvlakken met aanpalende programma's/ projecten: ZE Stadslogistiek

- De **Uitvoeringsagenda Zero-Emissie Stadslogistiek** is een gezamenlijk product van gemeenten, de sector (TLN, evofenedex, RAI Vereniging, BOVAG), Stichting Natuur & Milieu en het ministerie van IenW en richt zich primair op de implementatie van de ZE-Zones en aanverwante zaken zoals het toegangsregime tot ZE-zones. Via het **Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES)** ondersteunt het ministerie van IenW gemeenten bij het voorbereiden en begeleiden van de gemeentelijke besluitvorming.
- Waar de Uitvoeringsagenda ZES en SPES zich richten op het vaststellen en invoeren van de ZE-zones, richt het programma 'Slimme duurzame verstedelijking en logistiek' zich op het verkrijgen van inzicht in het type logistieke voertuigen (wel/niet ZE) en vervoersbewegingen in een stad, en de ontwikkeling van een landelijke aanpak om te komen tot Intelligente Toegang tot de stad en andere gebieden, en andere manieren om logistieke stromen met behulp van data te optimaliseren (leefbaarheid, klimaat, etc).
- Rondom het project **VESDI** (CBS, Topsector Logistiek, IenW) zal er afstemming gezocht worden, daar er vanuit meerdere kanten behoefte is aan inzicht in het type logistieke voertuigen en vervoersbewegingen in de stad.

Raakvlakken met aanpalende programma's/ projecten: NTM, NWB

- Het **Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM)** maakt mobiliteitsdata vindbaar en monitort de kwaliteit, vanuit de Europese ITS-verordening inz. National Access Points.
- Via **Matrixian Group (Platform Data voor Logistiek)** en het **Nationaal Wegenbestand (NWB)** zal o.a. 'data voor logistiek' (diverse publieke data-items t.b.v. de logistieke sector, waaronder venstertijden, gewicht-/lengte-/breedte-/hoogte-beperkingen, milieuzones/ ZE zones, parkeerplekken voor vrachtwagens en laad- en losplekken, parkeerverboden en voorkeursroutes) ontsloten worden. De afgelopen jaren heeft het programma 'Digitalisering Overheden / Data Top 15' wegbeheerders ondersteund bij het op orde brengen van deze data-items. Op dit moment worden die ondersteunende werkzaamheden overgedragen aan NDW/NWB onder het Digitale Stelsel Mobiliteitsdata (DSM). Het op orde brengen en houden van deze data-items is de verantwoordelijkheid van de desbetreffende wegbeheerders (RWS, gemeenten, provincies, havenbedrijven, waterbedrijven), NDW/NWB/NTM zorgt voor de vindbaarheid, registratie, kwaliteitsmonitoring en centrale ontsluiting van deze data.

Raakvlakken met aanpalende programma's/ projecten: overig

- In het programma **Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)** werken overheden (ministeries IenW, EZK, BZK), bedrijven en kennisinstellingen samen om de uitstoot van mobiele werktuigen, voertuigen en vaartuigen in de bouw omlaag te brengen. Het verduurzamen van voertuigen valt buiten de scope van het programma 'Slimme duurzame verstedelijking en logistiek'. Op het vlak van bouwlogistiek en bouw hubs zullen er raakvlakken zijn, welke nader uitgewerkt gaan worden.
- Het Programma **Vrachtwagenheffing** van het ministerie van IenW heeft tot doel het invoeren van een heffing voor vrachtwagens op basis van afgelegde kilometers, op daartoe aangewezen trajecten. De netto-opbrengsten van deze heffing komen ten goede van de vervoerssector voor innovatie en verduurzaming (de zogeheten 'terugsluis'). Dit programma (inclusief de initiatieven onder de 'terugsluis') richten zich op het Hoofdwegennet (HWN), waar het programma 'Slimme duurzame verstedelijking en logistiek' primair gericht is op steden (vervoer van/naar, in, door de stad).

Doelgroepen (aanzet, nader uit te werken vanuit Communicatie/positionering DMI)

Wie	Waarom?	Wat? Hoe?
Gecommitteerde gemeenten	Samen uitvoering geven aan PvA	Afspraken per actie, tweemaandelijks overall afstemming, digitale appgroep
Geïnteresseerde gemeenten	Aanhaken bij PvA, informeren over resultaten	Lijst opstellen met gewenste gemeenten, gericht benaderen, in afstemming met team I&W / DMI-ecosysteem,
'Overige' gemeenten	Informeren over resultaten	Periodieke bijpraatmomenten (open toegankelijk) en nieuwsberichten op DMI-ecosysteem.nl
Logistieke IT-partijen, vervoerders, branche-organisaties	“Connected” krijgen van zoveel mogelijk logistieke voertuigen t.b.v. inzicht, informeren en optimaliseren	Periodieke bijpraatmomenten (open toegankelijk), deelname in innovatieopdrachten
Aanbieders DMI-voorstellen met logistieke component (Hubklup, Swarco, Be-Mobile, DRO)	Koppelen vraag-aanbod DMI-ecosystem, o.a. op Algemene Voorzieningen (data-uitwisseling t.b.v. inzicht in Daily Urban Logistics System), Intelligente Toegang voor Logistiek, bundelen en zero emissie last mile bevoorrading, etc)	Informeren en activeren op DMI-ecosysteem bijeenkomsten, informeren op periodieke bijpraatmomenten (open toegankelijk)
Kennispartners specifiek in Logistiek	Benutten kennis tav bereiken doelen en acties PvA	N.t.b. met thema Kennis van DMI-ecosysteem
..		