

amsterdam economic board

Mobiliteit



Ambitie 2025

De ambitie van de uitdaging Mobiliteit is dat het stedelijk vervoer in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) in 2025 emissievrij is. Er zijn twee doelstellingen: Enerzijds wil de MRA internationaal voorloper zijn op het gebied van slimme en schone stadslogistiek voor alle soorten verkeer – van goederen- en diensten- tot personenverkeer. Anderzijds wil de MRA een leidende rol spelen op het gebied van innovaties in het logistieke systeem en verbindingen met logistieke hubs buiten de stad, zodat de positie als logistieke hub van wereldformaat wordt versterkt.

Achtergrond

Om als Metropoolregio Amsterdam leefbaar en bereikbaar te blijven groeit de behoefte aan slimme en schone mobiliteitsoplossingen voor personen, goederen en diensten. Nieuwe trends en ontwikkelingen bieden de komende jaren kansen om mobiliteit op een slimme én duurzame wijze aan te pakken. Het creëert bovendien nieuwe economische mogelijkheden. Daarom is Mobiliteit gekozen als één van de vijf uitdagingen waarbinnen intensieve regionale samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven én kennisinstellingen in de MRA centraal staat.

amsterdam economic board

Mobiliteit in de wereld

Mobiliteit speelt een cruciale rol in de wereld. Het biedt mensen en bedrijven de mogelijkheid om op (inter)nationale, regionale en lokale schaal op verschillende plaatsen activiteiten te ontplooiën. Mobiliteit faciliteert ook handel, die onontbeerlijk is voor vrijwel alle economische activiteiten. Tegelijkertijd trekt mobiliteit, en alle verkeer- en vervoersbewegingen die daarmee gepaard gaan, zware wissels op de leefbaarheid in grootstedelijke gebieden (zoals de Metropoolregio Amsterdam) in termen van congestie, milieuverontreiniging via uitstoot van fijnstof en CO₂, ongevallen en geluidsoverlast.

Wereldwijde groei mobiliteit zet door

Sinds 2008 wonen wereldwijd meer mensen in steden dan op het platteland. Deze sterke urbanisatietrend zal in versneld tempo doorzetten. In 2050 zullen wereldwijd 6 miljard mensen in steden wonen. Vooral in opkomende economieën zullen steeds meer mensen zich in 'megacities' concentreren. De urbanisatietrend heeft de komende decennia grote gevolgen voor de mobiliteitsvraag, die zal blijven groeien. In OECD-landen met gemiddeld 1% per jaar, daarbuiten sneller met als uitschieter China (3%). De mobiliteitsvraag op het gebied van goederenvervoer groeit nog sterker: met 1,9% in OECD-landen 2,5% in niet-OECD-landen en zelfs 3,7% in China. De grootste groei komt daarbij voor rekening van de luchtvaart, al zal de auto wereldwijd de mobiliteitsmix blijven domineren.

Internationale opgave reductie CO₂-uitstoot

Bij de klimaatconferentie in Parijs van december 2015 is herbevestigd dat moet worden voorkomen dat de aarde met meer dan 2°C opwarmt. Dat vereist een reductie van de CO₂-uitstoot met 60 tot 80 procent in 2050, bij transport van personen en goederen. Een transitie van het gebruik van fossiele brandstof naar duurzame energie is daarbij een noodzakelijke voorwaarde.

Megatrends in mobiliteit

Als gevolg van nieuwe ontwikkelingen in de voertuig- en brandstoftechnologie, de energietransitie, beschikbaarheid van (big) data en voortdurende veranderingen in het gedrag van de consument, zijn wereldwijd de volgende megatrends¹ binnen mobiliteit te onderscheiden:

- *Globalisering, internationale specialisatie en verschuiving economische zwaartepunten;* leidt tot voortdurende veranderingen in supply chains van goederenvervoer en heeft invloed op de internationale verbindingen en de positie van mainports (waaronder Schiphol, Haven Amsterdam) en Greenport Aalsmeer, maar ook voor producenten in de metropoolregio;
- *Van aanbod- naar vraag gestuurd;* de mobiliteitsconsument krijgt steeds meer keuze en bepaalt steeds vaker zelf via welke modaliteit(en) wordt verplaatst. Ontwikkelingen rond betalen naar gebruik, Mobility as a Service, deelconcepten, het nieuwe werken en inzet van mobiliteitsbudgetten voor werknemers spelen hierop in;
- *Van uni modaal naar synchromodaal:* alle modaliteiten (weg, spoor, water) parallel inzetten, waarbij op het laatste moment wordt besloten welke modaliteit, of combinatie van modaliteiten, gebruikt gaat worden. Overigens geldt deze trend ook voor personenvervoer;
- *Van fossiel naar duurzaam:* opkomst duurzame grondstoffen en energie leidt tot onafwendbare brandstoftransitie naar elektrisch rijden, waterstof, CNG. LNG en andere duurzame brandstoffen. Er komt meer vraag naar zuinige en milieuvriendelijke voertuigen. Nieuwe technieken zullen in kostprijzen dalen en de toenemende vraag naar alternatieve brandstoffen en energiedragers verruimt de marktkansen hiervoor;

¹ Bron o.a.: Walther Ploos van Amstel, Hogeschool van Amsterdam en Tijs Roelofs, CTO-office gemeente Amsterdam
Roadmap Mobiliteit – september 2016

amsterdam economic board

- *Van bezit naar delen*; opkomst deeleconomie waarbij de markt langzaam verschuift van bezit naar gebruik. Een steeds grotere groep vindt het bezit van een auto niet langer vanzelfsprekend. Functionaliteit en mobiliteit zijn belangrijker dan het bezit, vooral bij jongeren. Opkomst van “shared mobility” met deelconcepten auto/fiets/taxi, zowel traditioneel als ‘peer to peer’. Ook bij goederenvervoer kiezen bedrijven voor het delen van capaciteiten;
- *Van gesloten naar open data*: door verdergaande digitalisering, toenemende impact big data en beschikbaarheid van ‘real time’ en ‘on-demand’ verkeersdata, ontstaan nieuwe kansen voor ITS (Intelligent Transport Systems), verkeersmanagement, synchroonaal transport, ketenintegratie in de logistiek en nieuwe diensten en business modellen rond ‘Mobility as a Service’ (MaaS);
- *Van fysiek naar connected*: De snelle opkomst van het “Internet of Things” in combinatie met open data biedt kansen voor ontwikkeling van connected en automated vehicles, ‘platooning’ bij vrachtwagens, sensing, etc.;
- *Van gecentraliseerde naar distributieve netwerken*; de disruptieve transitie in stedelijke distributie² door veranderingen in de retail (E-fulfilment van online-aankopen, last mile transport, kleinere zendingsgrootte, etc.) en bouwlogistiek. Er ontstaan nieuwe manieren van beleving inclusief groeiende retourstromen. Ontwikkeling van logistieke ontkoppelpunten (LOP’s) en Cross Chain Control Centers (4C’s) etc.

Mobiliteit in Europa

Binnen de EU wordt de komende jaren sterk ingezet op slimme en groene oplossingen in mobiliteit, zodat Europa haar concurrentiepositie kan versterken, nieuwe banen kan creëren, optimaal gebruikmaken van technologische vooruitgang, beleid kan ontwikkelen dat inspeelt op de klimaatverandering en de luchtvervuiling verder wordt beperkt en de verkeersveiligheid wordt verbeterd.

De EU transport industrie vormt 6,3% van het Europese GDP en biedt werk aan 13 miljoen mensen. In Europa is 63% van de transport afhankelijk van aardolie en is het verantwoordelijk voor 29% van alle CO₂-emissies. Als er niets verandert, zullen de economische kosten van congestie in 2050 met 50% zijn toegenomen. Europa heeft tot ambitie de concurrentiekracht van de EU transportindustrie te versterken door onderzoek en innovatie en een beter EU transport systeem te ontwikkelen.

In de zomer van 2016 publiceerde de Europese Commissie de Strategy for Low Emission Mobility, een kader voor de EU-activiteiten en de synergiën daartussen voor de komende jaren. Kern elementen daarvan zijn:

- verhogen van de efficiency van het transportsysteem (ICT, smart pricing en verder stimuleren van de transformatie naar lower emission transport modes);
- versnellen van het gebruik van transportalternatieven met lagere emissies (zoals advanced biofuels, elektriciteit, waterstof en hernieuwbare synthetische brandstoffen);
- transformatie naar zero-emissie voertuigen.

De Europese Commissie erkent daarbij de grote rol die steden en lokale autoriteiten spelen. De EU trekt voor onderzoek en innovatie naar (duurzaam) transport 100 miljard euro uit³, met focus op duurzaam en energie-efficiënt transport, naadloze verbindingen met minder congestie en meer veiligheid en betrouwbaarheid, de EU transport industrie als wereldwijde leider in research voor beleidsontwikkeling.

Daarnaast is er regelgeving ontwikkeld die lidstaten verplicht om schone technologieën (zoals elektrische en brandstofcelauto’s, vrachtwagens en schepen die rijden op gas) door een minimumaantal aan oplaad- en brandstofpunten te bouwen. Voor Infrastructuur (incl. een klein deel voor ICT Infrastructuur) heeft de EU de Connecting Europe Facility ingesteld, met een

² Stedelijke distributie in het winkellandschap van de toekomst, ING Economisch Bureau, 2015

³ (<https://www.transportenvironment.org/what-we-do/eu-transport-spending/background>)

amsterdam economic board

budget van 26 miljard euro worden barrières in transportinfrastructuur in heel Europa opgelost en wordt er gezorgd voor een goed functionerende interne markt.

Mobiliteit in Nederland

Verkenningen⁴ van PBL en CPB laten zien dat zowel bij relatief lage als hoge economische groei het goederenvervoer en de personenmobiliteit per auto en trein tot 2050 zal groeien. In de komende jaren stijgt de congestie sterk, waardoor het congestieniveau volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) in 2020 10 procent hoger uitkomt dan het niveau van 2010. De groei in reizigerskilometers is niet evenredig verdeeld over Nederland. De grootste groei in mobiliteit zal plaatsvinden in en rondom steden. Het Ministerie van Infrastructuur & Milieu kiest voor een beleidsaanpak⁵ langs vijf sporen: inrichten (ruimtelijke inrichting afstemmen op gewenste bereikbaarheid), in stand houden (onderhoud van de netwerken), informeren (meer actuele reisinformatie), innoveren (toepassen nieuwe technologie, slim organiseren) en infrastructuur (investeren in infrastructuur waar het economische rendement het hoogst is).

Mobiliteit in de MRA

Mobiliteit is van vitaal belang voor het economisch functioneren van de MRA. Het betreft personenvervoer, goederenvervoer en dienstenverkeer op 3 schaalniveaus:

- *Internationaal*: de mobiliteit van personen en goederen tussen de MRA, Europa en andere continenten in de wereld. Denk hierbij aan de economische rol van de mainports Schiphol (3^e EU luchthaven), de Amsterdamse haven (4^e EU zeehaven), Greenport Aalsmeer en transportverbindingen via de weg, spoor, lucht-, zee- en binnenvaart;
- *Nationaal*: De mobiliteit van personen en goederen tussen de MRA en andere (grootstedelijke) regio's in Nederland;
- *Regionaal/stedelijk*: De mobiliteit van personen en goederen binnen de MRA, zowel tussen als in de steden. Denk bijvoorbeeld aan het woon-werkverkeer (auto, openbaar vervoer, fiets) binnen de regio en stedelijke distributie van goederen.

De komende decennia neemt de trek van bedrijven en mensen naar steden toe. Het personen- en goederenvervoer in de MRA zal hierdoor toenemen. Meer (internationale) bedrijven, meer inwoners, langer mobiel blijvende senioren, meer arbeidsplaatsen, groei van online aankopen, meer toeristen en bezoekers. Dit leidt tot nieuwe vraag en meer kans op congestie en ongewenste uitstoot in het goederenvervoer, woon-werkverkeer, bij stedelijke distributie en bij het bezoek aan grote evenementen. Het is dan ook absoluut noodzakelijk dat partijen in de regio samen in actie komen.

Ondscheidend vermogen MRA

- 3e EU-luchthaven, 4e EU-zeehaven en Greenport Aalsmeer
- Sterke positie van elektrisch vervoer in Amsterdamse regio: veel laadpalen, e-taxis, e-deelauto's
- Beschikbaarheid van 5 belangrijke kennisinstellingen op het gebied van personenmobiliteit en goederenvervoer
- Expertise op het gebied van data-analyse en –verwerking
- Sterke FZD-sector met expertise op het gebied van het ontwikkelen van nieuwe business modellen
- MRA heeft juiste eigenschappen en schaal om op te treden als living lab voor innovatieve duurzame logistiek
- MRA heeft een gezond startup-ecosysteem met daardoor een kweekvijver voor bedrijven om nieuwe oplossingen te bedenken

Urgentie

⁴ Kansrijk Mobiliteitsbeleid, Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving, 2016

⁵ De brede bereikbaarheidsaanpak langs vijf sporen, Ministerie I&M, 2014
Roadmap Mobiliteit – september 2016

amsterdam economic board

- Urbanisatie: noodzaak tot slimmer worden in alle bewegingsstromen in de stad en routes ernaartoe
- Druk op de steden in de MRA door logistieke stromingen neemt toe: dagelijks rijden er alleen al in Amsterdam circa 3.000 vrachtwagens en 25.000 bestelbusjes de stad in en uit met bijbehorende luchtvervuiling
- Opkomst van nieuwe trends in de citylogistiek: e-commerce (levering aan huis), deeleconomie en mobiliteit als 'product' (thuisbezorging als service)
- Vermindering van de beschikbare ruimte in de stad voor logistiek en vervoer: nieuwe regels (milieuzones), venstertijden en veiligheid komen op gespannen voet te staan met de toename van logistieke stromen
- Groeiende aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid en daarmee de noodzaak om met innovatieve mobiliteitsoplossingen te komen (schonere voertuigen, vervoer over water, slimmer bevoorraden, etc.)
- Toename van aantal bezoekers aan Amsterdam vraagt om innovatieve oplossingen m.b.t. touringcarbeleid, (passagiers)vervoer over water, (nieuw) vervoer van buiten de stad naar de stad

Impact:

- Schonere lucht (bijdrage aan milieudoelstellingen) en reductie CO2-uitsoot
- Verbeteren leefbaarheid en toegankelijkheid steden
- Nieuwe economische kansen door toepassen en opschalen van innovatieve concepten
- Vergroting concentratie van innovatieve bedrijven in de logistiek die weer nieuwe bedrijven aantrekken
- Personenvervoer: zelfrijdende auto's, slimme verkeerssystemen, efficiënte uitrol laadpaleninfrastructuur, ontwikkelen van Vehicle2Grid-systemen (t.b.v. elektrische auto's)
- Bundeling goederen achterlandverbindingen (mainports)

Veel actoren actief in de MRA

Binnen de MRA zijn in het mobiliteitsdomein al heel veel actoren actief:

- De overheden (de 21 MRA-gemeenten, de Stadsregio, provincies Noord-Holland en Flevoland, Rijkswaterstaat en het ministerie I&M) geven van oudsher al invulling aan (duurzaam) mobiliteitsbeleid. Met name de gemeente Amsterdam zet sterk in op duurzaamheid en innovatie (experimenten stedelijke distributie, elektrisch vervoer, infrastructuur laadpalen, autodelen, autonoom rijden, Praktijkproef Amsterdam, etc.) en ook voor andere grote gemeenten (Almere, Haarlem, Haarlemmermeer, Zaanstad) liggen er belangrijke opgaven.
- In publiekprivaat verband wordt er met name rond Logistiek samengewerkt aan de Tafel Ruimte & Infrastructuur van de Amsterdam Logistics Board. Binnen de Amsterdam Smart City coalitie (gecoördineerd door de Amsterdam Economic Board) ontplooiën zich markt gedreven initiatieven gericht op duurzame en slimme mobiliteit.
- De Stadsregio Amsterdam is regionaal coördinator van de in 2016 opgestelde integrale MRA-agenda, inclusief doelen op het gebied van mobiliteit. Vanaf 2017 gaat de Stadsregio als Vervoerregio verder met specifieke taken, o.a. op het gebied van de samenwerkingsagenda richting het rijk (o.a. MIRT), Programma Beter Benutten, aanbesteding openbaar vervoer, etc.
- De kennisinstellingen binnen de MRA (Vrije Universiteit, Universiteit van Amsterdam, Hogeschool van Amsterdam, Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions, Centrum voor Wiskunde en Informatica, TNO, TKI Dinalog, etc.) doen intensief wetenschappelijk en toegepast onderzoek naar mobiliteitsvraagstukken, zowel regionaal, nationaal als in Europees verband en zoeken naar samenwerking met overheden en bedrijfsleven.
- Binnen het bedrijfsleven (startups, MKB en het grootbedrijf) is de dynamiek hoog rond:
 - waarborgen van de (eigen) bereikbaarheid en logistieke ketens;
 - ontwikkeling van nieuwe producten en diensten op het gebied van mobiliteit;
 - zoektocht naar nieuwe business modellen.

amsterdam economic board

Speerpunten

De Board heeft de keuze gemaakt om in te zetten op een viertal speerpunten om invulling te geven aan de ambitie en doelstellingen:

- Mobility as a Service (MaaS)
- Stedelijke distributie (bouwlogistiek, slimme stadslogistiek, facilitaire inkoop, Logistieke Ontkoppeling)
- Fietsen naar Next Level
- ITS (Intelligente Transport Systemen) en Goederenvervoer

Mobility as a Service (MaaS)

Vergezicht

In 2025 is mobiliteit in de hele MRA een digitale dienst voor alle reizigers, waarbij 'smart agents' verplaatsingen op maat bieden en 'real time' ingespeeld wordt op persoonlijke behoefte en voorkeuren zoals comfort, snelheid of groen vervoer. Eind 2017 hebben succesvolle Maas-meetups de grondslag gelegd voor een actief MaaS-ecosysteem in de MRA.

Wat is het

Nieuwe digitale services voor flexibel, duurzaam en betaalbaar reizen. Dit vraagt om andere samenwerkingsvormen, nieuwe marktpartijen, een andere rol voor de overheid en slimmer gebruik van beschikbare data en ICT.

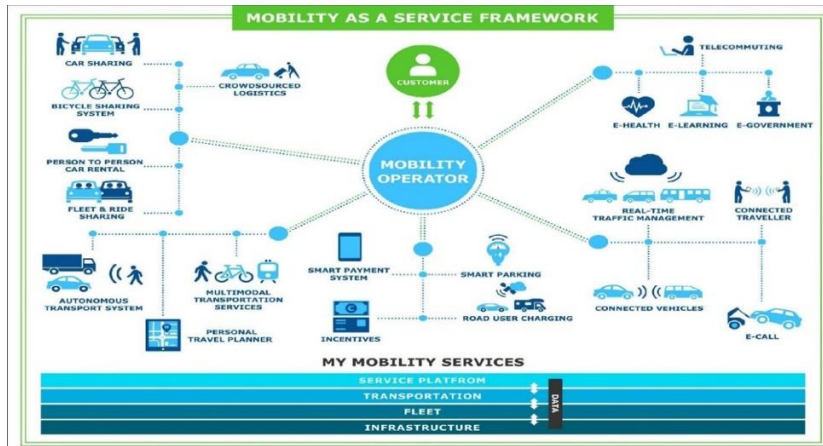
Relevantie MRA

MaaS-ontwikkeling levert een concrete bijdrage aan emissiereductie. De automobilist krijgt via slimme nieuwe diensten real time (milieuvriendelijke) alternatieven aangeboden (fiets, trein, tram/metro, deel auto, taxi, etc.). Het biedt een kans voor de MRA om hierin als slimme regio - net als Finland - koploper te worden door nauwe samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen.

Belang inzet Board

De Board staat garant voor het leggen van triple-helix verbindingen als basis voor ontwikkeling van nieuwe business modellen, producten en diensten. Ontwikkelingen rond MaaS zijn zowel landelijk als binnen de MRA nog relatief onbekend en partijen in de regio vinden elkaar nog niet gemakkelijk.

amsterdam economic board



Stedelijke distributie

Vergezicht

In 2025 rijden alle vrachtoertuigen in de stad emissievrij. Goederen worden efficiënt, slim en schoon gedistribueerd. Logistieke en verkeersdata zijn slim gekoppeld. Eind 2017 heeft de MRA-prijsvraag bouwlogistiek slimme en schone proposities opgeleverd, zijn resultaten van het onderzoek supermarktlogistiek beschikbaar, verkenningen uitgevoerd voor Logistieke Ontkoppelpunten en slim inkopen van vervoersbewegingen.

Wat is het

Bundeling van goederenstromen, uniformiteit in voertuigeisen, regionale samenhang in venstertijden en samenwerking bij ontvangende partijen.

Relevantie MRA

In veel steden in de MRA is de distributie inefficiënt en niet gericht op duurzame ontwikkeling: milieuvervuiling, overlast (geluid, stank, verkeersopstoppingen) en efficiënte routes blijken vaak niet haalbaar door congestie en lokale regelgeving. Stedelijke distributie is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van bedrijfsleven (producenten, vervoerders, verladers en ontvangers), decentrale overheden en kennisinstellingen (toegepast onderzoek).

Belang inzet Board

Rol Board nog nader in te vullen.

Initiatieven bij speerpunt Stedelijke distributie:

1. Bouwlogistiek
2. Slimme Stadslogistiek
3. Facilitaire inkoop
4. Logistieke Ontkoppeling (LOP)

Bouwlogistiek

Wat is het

Ketenregie van slimme logistieke stromen leidt tot minder hinder, een reductie van vervoersbewegingen, volle voertuigen, beperking voertuigkilometers, betere bereikbaarheid en verbeterde

amsterdam economic board

	<p>luchtkwaliteit. Een op de drie vrachtwagens op de weg heeft een bouwplaats als bestemming, meestal zonder logistieke afstemming. Resultaat is hoge kosten en sterke belasting van het milieu.</p>
Relevantie MRA	<p>Vanaf 2016 tot 2040 worden er 250.000 woningen bijgebouwd. Dat gebeurt vooral binnenstedelijk, door gebruik van overbodige kantoren, bedrijventerreinen en een glastuinbouwgebied. Circa 30% van het wegverkeer is bouw gerelateerd. Wanneer het bouwproces beter wordt georganiseerd, kan dit theoretisch leiden tot een vermindering van ca. 40% aan vervoersbewegingen en 35% aan de hieraan gekoppelde CO2 en fijnstof uitstoot</p>
Rol van de Board	<p>Mobiliseren en platform geven. Stimuleren en partijen in de bouwketen (zowel overheden, bedrijfsleven als onderzoeksinstellingen) verbinden en platform geven in afstemming met o.a. Tafel Ruimte & Infra (Amsterdam Logistic Board), Stadsregio Amsterdam en MRA-gemeenten.</p>
Milestones 2016-2017	<ul style="list-style-type: none">• Najaar 2016 - PRES-prijsvraag Mobiliteit/Digitale Connectiviteit "Slimme en schone bouwlogistiek in de MRA". De Board organiseert een marktconsultatiebijeenkomst "Slimme en schone bouwlogistiek in de MRA" om de problematiek, kansen en belemmeringen bij bouwlogistiek in de MRA scherp in beeld te krijgen. Dit is ter voorbereiding op de door de gemeente Amsterdam (in opdracht van PRES) uit te schrijven prijsvraag "Mobiliteit met digitale toepassingen in de MRA".• Vanaf 2017 - Board draagt eraan bij dat succesvolle initiatieven (use cases) verder kunnen worden uitgerold/opgeschaald. Ook kan de Board EU-kansen verkennen.
Samenwerkingspartners & Actoren	<p>Regionaal: Tafel Ruimte & Infra (base case ontkoppelpunt bouwlogistiek), MRA-gemeenten, Stadsregio, VolkerWesselsMaterieel, HvA, TU Twente, TNO (CIVIC onderzoek mobiliteitsreductie), Deudekom, Cases "Amstelkwartier" en "De Trip" Port of Utrecht.</p> <p>Landelijk: Platform Logistiek in de Bouw (www.logistiekindebouw.nl), Bouwend Nederland, TLN, EVO, GreenDealZES.</p>

Slimme Stadslogistiek

Wat is het	<p>Meer inzet van schone (elektrische) voertuigen, dynamische venstertijden, betere doorstroming, minder zoekkilometers (is</p>
-------------------	---

amsterdam economic board

	minder emissie uitstoot) in binnensteden, benutten retourritten, effectief benutten van vrachtwagencapaciteit en daarmee het verbeteren van de binnenstedelijke leefbaarheid en luchtkwaliteit.
Relevantie MRA	<p>De bevoorrading van winkels, bedrijven en bewoners door voertuigen met een lage beladingsgraad tijdens de spits is een belangrijke oorzaak van doorstromingsproblemen met onnodige zoekkilometers en ongewenste emissie uitstoot in de stedelijke gebieden binnen de MRA.</p> <p><i>Relevantie Slimme Supermarktlogistiek:</i> diverse gemeenten, Ahold en dataleverancier Simacan schatten in dat met de slimme in-car-tool zo'n 20% van de spitsbewegingen door vrachtauto's kan worden gereduceerd en nog eens 20% van de spitsbewegingen kan worden afgewikkeld via andere, minder druk bezette routes.</p>
Rol van de Board	Er gebeurt al heel veel op het gebied van het ontwikkelen van slimme en schone stadslogistiek, in het bijzonder binnen de stad Amsterdam. De Board richt zich met name op het mobiliseren en platform geven van activiteiten/projecten die interessant zijn om op te schalen naar de gehele MRA.
Milestones 2016-2017	<ul style="list-style-type: none">• Najaar 2016 - Stimuleren van opschaling naar MRA-schaal van het project Supermarktlogistiek (Beter Benutten, Ahold/Simacan/Amsterdam): slim delen van data (ontwikkeling control tower) tussen regionale supermarktketens, transporteurs en lokale overheden. In het najaar van 2016 wordt binnen het programma Beter Benutten een besluit genomen over het vervolgtraject van de pilot Supermarktlogistiek. In geval van een positief besluit wil de Board graag verdere opschaling van dit project mobiliseren en stimuleren op schaalniveau van de gehele MRA.• Najaar 2016 - Platform geven aan "Moonshot Binnenstad Amsterdam emissievrij 2022" van o.a. PostNL en Arcadis als project binnen de coalitie Amsterdam Smart City (gecoördineerd door de Amsterdam Economic Board)
Samenwerkingspartners & Actoren	<p>Supermarktlogistiek: Ahold, Simacan BV, gemeente Amsterdam, stadsregio Amsterdam, TKI Dinalog en op termijn andere MRA-gemeenten en supermarkten. "</p> <p>"Moonshot Binnenstad Emissievrij 2022: PostNL, Arcadis, Gemeente Amsterdam.</p>

Facilitaire Inkoop

amsterdam economic board

Wat is het	Minder vervoersbewegingen door het slim inkopen en het gebundeld aanleveren (samenwerking tussen verschillende leveranciers) van producten en diensten. En het inkopen van een duurzaam voertuigpark (bijv. elektrische auto's, vrachtwagens, e-bikes) zowel door publieke als private partijen.
Relevantie MRA	Overheidsinstellingen binnen de MRA veroorzaken met hun inkoopbestellingen 10% van de verkeersbewegingen. De MRA-gemeenten kunnen zelf als launching customer optreden voor gebundelde aanlevering (leveranciersmanagement) en voor inkoop van elektrisch gedreven stadsverkeer.
Rol van de Board	<p>Gemeenten binnen de MRA mobiliseren om stappen te zetten als launching customer bij duurzame publieke/facilitaire inkoop. Stimuleren private partijen in de MRA.</p> <p>De Board draagt bij aan verbinding van verschillende overheden en verkent kansen, waaronder ook Europese samenwerkings- en financieringsmogelijkheden. Innovatief inkopen is per definitie een onderwerp om met grotere groepen overheden op te pakken, zonder iets op te leggen. Met private partijen deelt de Board best practices.</p>
Milestones 2016-2017	Er lopen (ook bij gemeenten) al diverse initiatieven op dit gebied. Verkennen van activiteiten van diverse partijen en identificeren van kansen.
Samenwerkingspartners & Actoren	Gemeenten in de MRA, leveranciers, overheidsinstellingen in zorg en onderwijs, HvA/UvA (onderzoek)

Logistieke Ontkoppeling (LOP)

Wat is het	<p>Het ontwikkelen van een neutraal Ontkoppelpunt (LOP), een soort Cityhub rond steden om ladingen van vervoerders te bundelen. Hiermee vermindert het aantal voertuigbewegingen met goederen binnen de stad. Met emissie-vrije voertuigen verplaatsen de goederen naar de eindbestemming. Andersom kunnen retouren, herbruikbaar afval en verzendingen terug naar de hub waar een vervoerder ze ophaalt om ze gebundeld naar de eindbestemming te brengen.</p> <p>Een LOP maakt diverse logistieke activiteiten mogelijk: ontkoppelen van LZV-combinaties in reguliere combinaties voor fijn-distributie, tussenopslag of bufferen van opleggers en aanhangwagens of wissellaadbakken te parkeren op een terrein die afgesloten en bewaakt is.</p>
-------------------	---

amsterdam economic board

Relevantie MRA	Een aantal regio's in Nederland wil via het programma Beter Benutten LOP's gaan ontwikkelen. De MRA mag als gewenste voorloper op het gebied van slimme en schone stadslogistiek niet bij deze ontwikkeling achterblijven, maar wil tegelijkertijd ook de markt ruimte bieden met LOP-oplossingen te komen.
Rol van de Board	Verkennen: meer inzicht krijgen in de behoefte/vraagkant naar LOP's en eventuele oplossingen vanuit de markt en ontwikkeling van business cases voor LOP's (bijvoorbeeld binnen Food en Bouw) stimuleren.
Milestones 2016-2017	<ul style="list-style-type: none">• Board verkent speelveld, marktvraag en potentiële LOP-locaties in de MRA in samenwerking met partners Tafel Ruimte & Infra (ALB/SADC) en Stadsregio Amsterdam.
Samenwerkingspartners & Actoren	Regionaal: Tafel Ruimte & Infra (SADC), Stadsregio, Buck Consultants, HVA, Landelijk: Ministerie I&M, EVO, TLN.

Fietsen naar Next Level

Vergezicht

In 2025 is de fiets (inclusief e-bike, cargo-bike en e-deelfiets) hét stedelijk vervoersmiddel in de MRA en staat het symbool voor vrijheid, gemak en “zero-emission” mobiliteit. Eind 2017 ligt er een actieplan voor regionale opschaling van slimme initiatieven m.b.t. analyse van fietsdata, bike-sharing en inzet van (e-)fietsen bij bedrijven.

Wat is het

Stimulering van fietsgebruik als alternatief voor andere vervoersmiddelen draagt direct bij aan de emissiereductie. Vooral de combinatie fiets-trein wordt steeds belangrijker. Van alle verplaatsingen in Nederland in 2014 werd meer dan een kwart fietsend afgelegd (CBS 2015). Nederland heeft daarmee het hoogste fietsaandeel in Europa. In Amsterdam zijn zelfs meer fietsen dan inwoners. Meer dan 40 procent van de treinreizigers komt per fiets naar het station en dat aandeel neemt nog steeds toe.

Relevantie MRA

De MRA heeft een uitstekende en fijnmazige fietsinfrastructuur en is wereldwijd één van de koplopers in fietsgebruik. Hoe kunnen we in de MRA honderdduizenden mensen bewegen (vaker) de fiets te pakken in plaats van andere vervoersmiddelen met als doel: megatonnen (CO₂)-reductie, schonere lucht en gezondere MRA-inwoners?

Belang inzet Board

Regionale opschaling vindt nog weinig plaats. De Board kan hier een rol spelen door het verkennen van belemmeringen voor opschaling en het bieden van platform voor ontmoeting van de verschillende spelers.

amsterdam economic board

Milestones 2016 - 2017

- In samenwerking met gemeente Amsterdam ondersteunen van - en platform geven aan - initiatieven zoals Smart Fiets Coalitie, Cycle Space, etc. met aandacht voor regionale opschaling.
- Follow up Kick-off bijeenkomst juni 2016: verkennen en mobiliseren van slimme oplossingen en acties op het gebied van via bike sharing, uitgifte van mobiliteitsbudgetten bij bedrijven, dataverzameling – en analyse, inzet en aanschaf van e-bikes, meer betrokkenheid hotel-, retail- en evenementenbranche, scholen, etc.
- Leveren van een overzicht van opschalingskansen en –belemmeringen.

Samenwerkingspartners & Actoren

CTO-office Amsterdam, Smart Fiets Coalitie (Ring-Ring, Bright Up, Count & Create, TNO Smart Regions, Haven Amsterdam) Trinité, Cycle Space, Stadsregio Amsterdam, ENFB, Urgenda.

ITS (Intelligente Transport Systemen) en Goederenvervoer

Vergezicht

In 2025 is de doorstroming van het (goederen)verkeer in de MRA aanzienlijk verbeterd door slimme koppeling van verkeers- en logistieke data. Dit heeft grote impact op de emissie-uitstoot. Eind 2017 heeft de startconferentie “ITS en goederenvervoer in de MRA” geleid tot nieuwe samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen op het gebied van data.

Wat is het

De inzet van verkeersdata en intelligente transportsystemen (ITS) in goederenvervoer biedt kansen voor meer betrouwbare transporttijden, een betere inzet van voertuigen, slimmer gebruik van de infrastructuur en minder uitstoot van schadelijke stoffen (CO₂-NO_x-fijnstof). Voor het hoofdwegennet lopen tal van initiatieven met ITS gericht op personenmobiliteit (o.a. Praktijkproef Amsterdam). Een logische stap is om deze technologie ook in te zetten voor het goederenvervoer (zoals bij ‘Supermarktlogistiek’ binnen het speerpunt Stedelijke Distributie). Bestaande maar juist ook nieuwe praktijkproeven biedt aanbieders van ondersteunende transportsystemen kansen voor het ontwikkelen van nieuwe producten en nieuwe verdienmodellen.

Relevantie MRA

Toepassingen en experimenten met ITS bij goederenvervoer waarbij logistieke data worden gekoppeld aan verkeersdata, versterkt de internationale positie van de MRA als slimme logistieke hub. Het heeft bovendien een betere doorstroming van het verkeer op de hoofdwegen tot gevolg met minder congestie op het onderliggende wegennet. De emissie-uitstoot in de MRA wordt hierdoor drastisch verminderd.

Belang inzet Board

Volgen en verkennen. Voor het realiseren van slimme koppelingen tussen verkeersdata en logistieke data is commitment van overheden (provincie, gemeenten en stadsregio), grote verladers en vervoerders en onderzoeks- en kennisinstellingen nodig. De Amsterdam Economic Board kan bij uitstek het platform bieden waar deze regionale partners bij elkaar komen.

Verkennen:

- welke huidige praktijkproeven* een goede basis bieden voor verdere opschaling binnen de MRA

amsterdam economic board

- van mogelijkheden om concrete projecten op dit gebied te financieren met EU-subsidie en het verbinden van regionale stakeholders met het internationale netwerk van de Board

Milestones 2016 – 2017

- Q2 2017 – startconferentie 'ITS en goederenvervoer in de MRA'. Participeren en mede organiseren van dit congres in samenwerking met o.a. Provincie Noord Holland en Connekt.

Samenwerkingspartners & Actoren

Privaat: o.a. Royal FloraHolland en transporteurs, Tata Steel en transporteurs, Ahold en transporteurs, Schiphol (in samenwerking met Jan de Rijk en Dnata)

Publiek: Provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, Stadsregio, lokale gemeenten (zoals Amsterdam), Connekt

Kennisinstellingen: AMS, VU, HvA/UvA.

* Het bedrijfsleven - rond de grote knooppunten zoals Schiphol, de Greenport Aalsmeer, het Noordzeekanaal en het agrofoodcluster in Noord- Holland – ontwikkelt praktijkprojecten voor het gebruik van ITS gericht op goederenvervoer. Dat gebeurt in samenwerking met onder meer de provincie Noord Holland, Rijkswaterstaat en de Stadsregio. Het verbeteren van de doorstroming van het goederenvervoer met gebruikmaking van verkeersdata vergt publiek-private investeringen. De projecten lopen van 2016 tot 2019

amsterdam economic board

amsterdam economic board