

Slimme en schone logistiek in Stichtse Vecht

Uitwerking van de motie 'Verkennen slimme logistiek ('hub') Stichtse Vecht e.o.'

STARTNOTITIE

30 januari 2019

INLEIDING

Aanleiding / vraagstelling: de motie van 18 december 2018

In december 2018 heeft de Raad van Stichtse Vecht een motie aangenomen die oproept tot slimme logistiek (zie [bijlage](#) voor de volledige tekst).

Kernbegrippen in de motie zijn:

- met slimme logistiek/een hub zorgen voor:
 - minder zwaar verkeer in de kernen
 - versterking economisch klimaat
- kansen voor slimme logistiek onderzoeken vanuit een regionale focus (buurgemeenten, U10)
- draagvlak bij ondernemers voor een slimme logistieke oplossing is cruciaal; vanaf de start is 'samen optrekken' gewenst.

Naast slimme logistiek is ook schone logistiek een hot issue in de wereld van het goederenvervoer (onder andere door toedoen van het Klimaatakkoord). Het is daarom logisch de scope van de motie te verbreden tot 'slim en schoon'. Dit is in lijn met de geest van de motie, waarin elektrisch vervoer in de toelichting genoemd wordt.

In het verlengde van 'schoon' ligt een extra kans in het aandacht geven aan mogelijkheden voor circulaire logistiek (grondstofdenken).

Focus startnotitie

In deze startnotitie wordt eerst een context geschetst voor een onderzoek naar kansen voor slimme en schone logistiek in Stichtse Vecht. Hierbij wordt gebruik gemaakt van inzichten die elders (onder meer in de stad Utrecht) ontwikkeld zijn.

Vervolgens wordt een plan van aanpak op hoofdlijnen geschetst.

Tot slot wordt dit plan van aanpak uitgewerkt in concrete activiteiten incl. begroting van externe kosten.

Afzender

Deze startnotitie is opgesteld door *Typisch Taco* in opdracht van, en in overleg met, de gemeente Stichtse Vecht.

Typisch Taco is het eigen bedrijf van Taco Jansonius. Voor het Platform Port of Utrecht en de provinciale mobiliteitsorganisatie Goedopweg heeft hij de afgelopen jaren diverse logistieke projecten in de regio Utrecht geïnitieerd en begeleid. Eerder was hij accountmanager voor Stichtse Vecht (en De Ronde Venen) bij de toenmalige Kamer van Koophandel Midden-Nederland.

Zie voor meer informatie www.typischtaco.nl.

1. CONTEXT

1.1 Relevante logistieke trends

Groot buiten de stad, klein in de stad

LZV en LZV-XL
Besparing: 25% CO2 uitstoot



DHL lanceert nieuwe vervoerscombinatie voor stadsdistributie



Opkomst logistieke hubs aan de rand van grote steden



CITY HUB
OPSLAG EN GROENE STADSDISTRIBUTIE UTRECHT

Focus op duurzaam en gezond



1.2 De basis voor slimme en schone logistiek: slim leveren, bewust bestellen

De basis voor efficiënt en duurzaam goederenvervoer is 'slim leveren, bewust bestellen'. Voor dit laatste zijn gemotiveerde en actieve bedrijven aan de ontvangende kant nodig. Komt een leverancier 3x/week leveren waar 1x/week ook prima kan? Dan moet het ontvangende bedrijf hier afspraken over maken met zijn leverancier. Zet aan de andere kant een leverancier standaard een truck in waar een bestelbus afdoende is? Dan ligt er bij de leverancier een taak hierop te sturen.

De slogan 'Slim leveren, bewust bestellen' kent zijn oorsprong in de gelijknamige stadslogistieke inspiratiebijeenkomst van de gemeente Utrecht in september 2017.

Voorbeeld van 'slim leveren, bewust bestellen': slim transport de stad in

<https://www.goedopweg.nl/nieuws/video-slim-transport-de-stad-in>



In de Utrechtse pilot 'slim transport de stad in' is vastgoedonderhoudsbedrijf Wits de 'bewuste besteller'. Het bedrijf vraagt zijn 5 kernleveranciers (groothandels in bouwmaterialen) hun materialen voortaan niet meer los van elkaar aan te leveren bij de onderhoudsprojecten van Wits, maar gezamenlijk. Het bedrijf vraagt tegelijk aan zijn medewerkers niet meer zelf naar de groothandel te rijden als bijvoorbeeld de verf op is, maar dit tijdig (bewust) te bestellen via een tablet die de vaklieden op locatie bij zich hebben.

Aan de andere kant is groothandel Stiho (samen met partners) de slimme leveraar, die voor Wits goederen van de andere leveranciers verzamelt bij Stiho Bouwplein om die vervolgens met een cargobike naar de projecten te brengen.

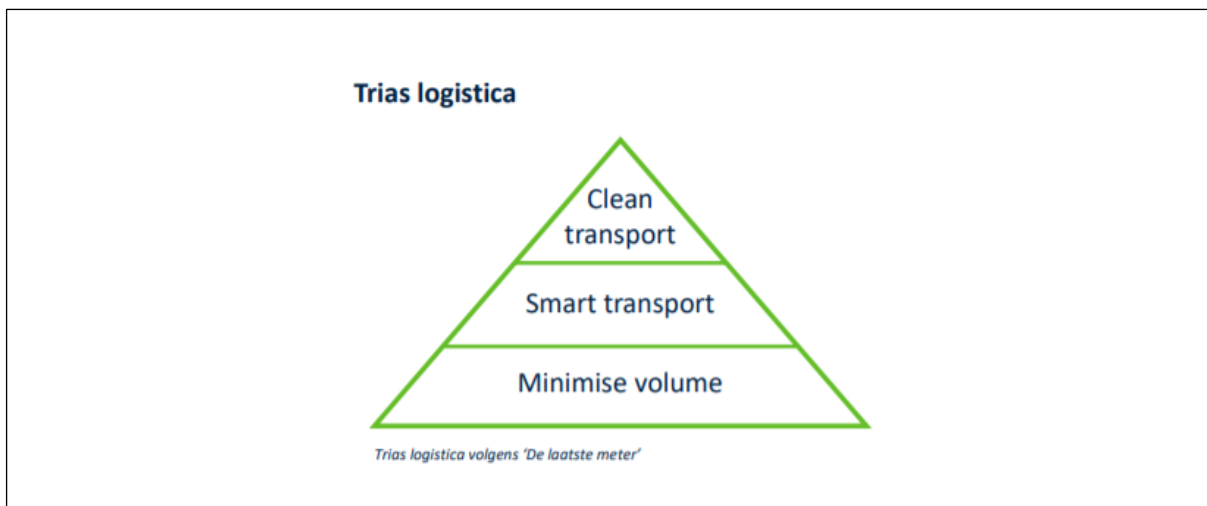
1.3 Hulpmiddelen voor identificatie van kansen in slimme en schone logistiek: de Trias logistica en het VERmodel

Logistiek efficiënter maken draait om puzzeltjes oplossen. Door in gesprek met ondernemers aan te sluiten op de uitdagingen in hun dagelijkse bedrijfsvoering krijg je vat op mogelijke oplossingsrichtingen. De volgende (onderling vergelijkbare) hulpmiddelen zijn handig om het gesprek daarover aan te gaan.

Trias logistica

In het streven naar duurzame logistiek onderscheidt de Trias logistica-pyramide (zie afbeelding) drie niveaus. Dit levert in volgorde van mate van effect de volgende vragen op:

- Verminderen: kan het volume of de transportfrequentie omlaag?
- Verslimmen: wat zijn de mogelijkheden voor het bundelen van goederen?
- Verschonen: is transport met schone(re) voertuigen mogelijk?



VERmodel

Het VERmodel stelt vergelijkbare, deels nog iets specifiekere vragen:

- VERminderen: zijn er stromen te elimineren en/of te bundelen?
- VERschuiven: zijn er stromen buiten de spijstijden in te plannen?
- VERplaatsen: zijn er stromen om te leiden via een andere route?
- VERwisselen: zijn er stromen over te zetten naar een andere modaliteit?
- VERduurzamen: zijn er schonere vervoersmiddelen in te zetten?

De eerste vier vragen zoomen hierbij in op 'slim', de vijfde op 'schoon'.

1.4 Rolverdeling overheid - bedrijven

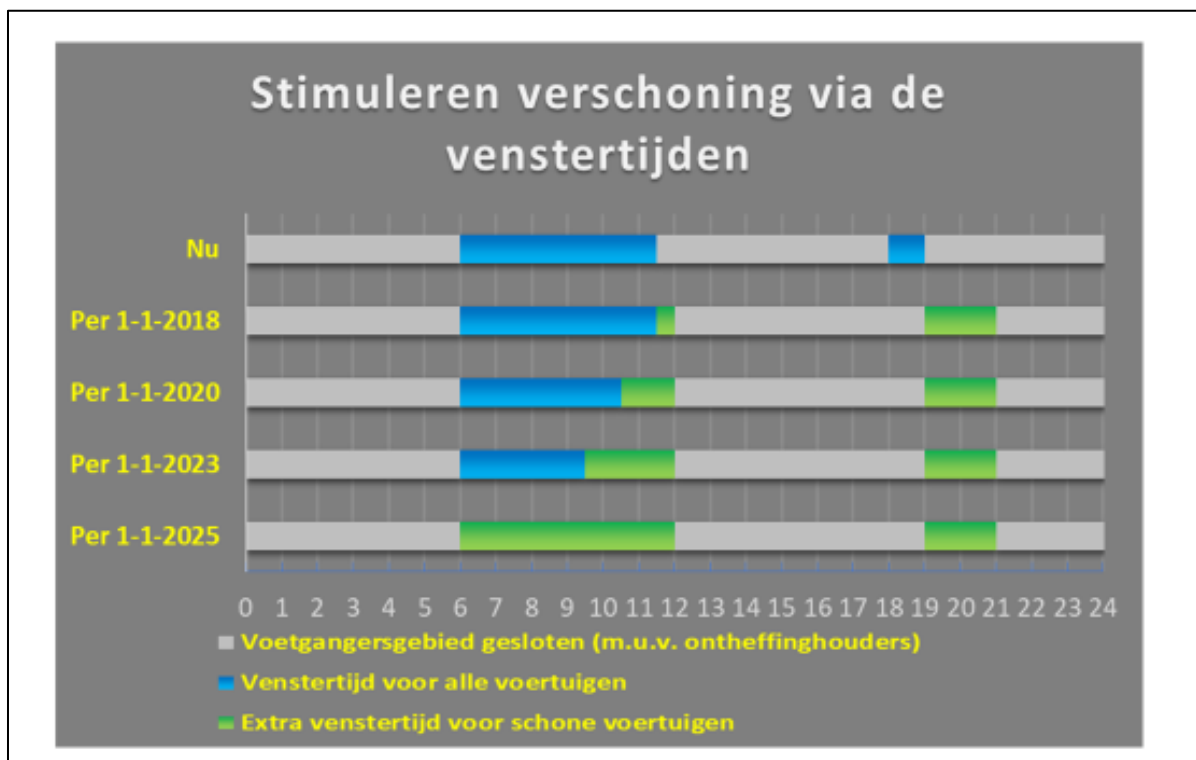
In de landelijke praktijk is de rolverdeling om tot logistieke efficiency te komen: de overheid faciliteert, het bedrijfsleven innoveert en operationaliseert.

Voorbeelden van faciliterende rollen van overheden, meestal gemeenten:

- reguleren (bijvoorbeeld instellen milieuzone en venstertijden);
- belonen van koplopers (bijvoorbeeld ontheffing voor medegebruik busbaan voor duurzame/vol beladen vrachtwagens of meer laad- & lostijd voor schone voertuigen);
- realisatie logistieke infrastructuur (bijvoorbeeld laadpalen)
- investeren in bij aanvang onrendabele initiatieven (bijvoorbeeld door het instellen van subsidieregelingen);
- innovatie uitlokken (voorbeeld is de recente 'alternatieven voor de bestelbus'-challenge van de gemeente Utrecht);
- het beschikbaar stellen van publieke gebouwen (bijvoorbeeld parkeergarages) voor microhubs;
- verbinden van initiatieven (bijvoorbeeld door inzet logistiek makelaars en centrummanagers/binnenstadmanagers)

Bij de invulling van de faciliterende rol is het duidelijke grenzen trekken (én consequent bewaken/handhaven) een hele belangrijke. De landelijke Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) is in dat opzicht een doorbraak. De wetenschap dat de binnensteden van onder meer Utrecht en Amersfoort in 2025 alleen nog zero emission bevoorraad mogen worden brengt vervoerders en verladers aantoonbaar in de actiestand. Aan de ontvangende kant (met name winkels en horeca in de binnensteden) leeft de Green Deal ZES minder, maar daar komt de medewerking vanuit de wens 'de vloer vrij' te hebben voor de klant en die klant overlast van vrachtwagens en bestelbussen te besparen.

In Utrecht is de Green Deal ZES samen met ondernemers en brancheorganisaties uitgewerkt in een zogenaamd 'raamwerk' waarbij verschoning via venstertijden gestimuleerd wordt (zie afbeelding).



1.5 Voorbeelden van bundelingsinitiatieven en hubontwikkelingen in de regio Utrecht

BouwHub Lage Weide

Sinds de zomer van 2017 is op Lage Weide (Utrecht) de white label BouwHub van VolkerWessels gevestigd. Deze logistieke innovatie zorgt ervoor dat er veel minder overlast van bouwwerkzaamheden is en dat er duurzamer gewerkt wordt. In Utrecht wordt de BouwHub gebruikt voor verschillende projecten in het stationsgebied.

De BouwHub is simpel gezegd een verzamelplek voor bouwmaterialen in een loods op Lage Weide. De komende jaren gaat er steeds meer binnenstedelijk gebouwd worden, de druk op de wegen neemt toe en gemeentes willen steeds duurzamer worden. VolkerWessels Bouwmaterieel is daarom aan de slag gegaan met een hub. Vanuit de BouwHub gaan materialen van verschillende leveranciers in dagpakketten gebundeld naar de bouwplaats toe. Dus geen halfvolle vrachtwagens per leverancier, maar een enkele wagen met spullen van alle leveranciers vanuit de hub naar de stad. Op de terugweg nemen de vrachtwagens afval en restproducten mee. Het bouwpersoneel gebruikt de hub weer als carpoolplek.



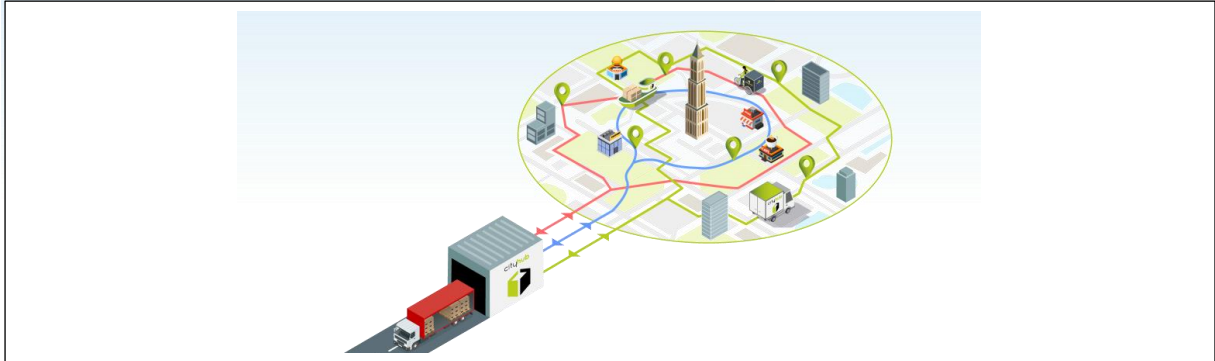
Meer info:

<https://www.duic.nl/algemeen/utrechts-innovatieproject-bouwhub-moet-logistiek-van-de-toekomst-woorden/>

CityHub Utrecht

Eind 2018 heeft de Utrechtse vestiging van CityHub (gevestigd op Lage Weide) haar eerste activiteiten opgestart. CityHub is één van de spelers die een netwerk van stadshubs aan de rand van grote steden wil ontwikkelen. Andere partijen zijn Goederenhubs Nederland en SimplyMile.

City Hub ontwikkelt slimme distributiecentra aan de rand van steden, waar alle verschillende bestellingen worden verzameld en met slechts één groen transportmiddel het centrum in worden gereden en bezorgd. Daarnaast hebben veel bedrijven in de stad vaak weinig of veel te dure opslagruimte. Bij City Hub kunnen bedrijven spullen of magazijnvoorraad goedkoop en veilig stallen (en op afroep met groen transport naar de vestiging laten brengen).



Meer info:

<https://www.cityhub.nl/nl/vestigingen/utrecht-opslag-distributie/>

Green Business Club Utrecht Centraal – gezamenlijke inkoop en bundeling inkoopstromen

Vijftien grote bedrijven (vnl. kantoren) rond station Utrecht Centraal hebben een duurzaamheidssamenwerking vanuit de Green Business Club Utrecht Centraal. Leden van deze Green Business Club zijn onder meer de Jaarbeurs, Rabobank Nederland, de gemeente Utrecht en de Volksbank.



In 2016 is een project gestart dat beoogt inkomende goederenstromen (bijv. kopieerpapier, koffie, schoonmaakmiddelen) te bundelen en met schoon transport te laten afleveren. Dit als opstap naar mogelijk gezamenlijke inkoop van diverse goederen. Een hub als middel om dit doel te bereiken is een van de opties die onderzocht wordt.

De Green Business Club wordt in dit traject ondersteund door onder andere Districon, een internationaal actief logistiek adviesbureau dat haar hoofdvestiging in Maarssen heeft (zie voor meer info www.districton.nl).

Op 4 maart 2019 organiseert de Green Business Club een symposium over dit onderwerp.

Meer info:

<http://greenbusinessclub.nl/utrechtcentraal/agenda/van-ambitie-tot-aanpak-emissievrije-stadslogistiek/>

1.6 Regionale scope

De gemeente Stichtse Vecht wil in haar verkenning van slimme en schone logistiek de samenwerking zoeken met partners in de regio. Dit vanuit de aanname dat als een logistieke hub als wenselijke ontwikkeling naar voren komt, Stichtse Vecht een te kleine schaal heeft om een hub rendabel te maken. Regionale samenwerking begint voor Stichtse Vecht met bekende regionale partners als U10, buurgemeenten, de EBU en de in het Bedrijvenplatform Utrecht-West regionaal samenwerkende ondernemersverenigingen (waar de OVSV er een van is). Specifiek voor logistieke samenwerking is het daarnaast interessant contact te hebben met partijen op industrieterrein Lage Weide en met de provinciale mobiliteitsorganisatie Goedopweg.

Lage Weide

Lage Weide, waar het oorspronkelijke industrieterrein van Maarssen het noordelijk deel van vormt, is de multimodale toegangspoort van stad en regio Utrecht. Zowel in 2017 als 2018 is Lage Weide door een landelijke vakjury uitgeroepen tot nationale distributie hotspot. Niet toevallig zijn hiervoor al meerdere logistieke initiatieven op Lage Weide genoemd (pilot Slim transport de stad in, de BouwHub en CityHub). In het kader van de verkenning is het goed contact te hebben met zowel individuele bedrijven (bijvoorbeeld CityHub) als met de Industriereniging Lage Weide (ILW).

Meer info:

www.lageweide.nl
www.portofutrecht.nl

Goedopweg

In Goedopweg werken de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht en Amersfoort, Rijkswaterstaat, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de U15 (het werkgeversnetwerk in de regio) samen aan een goede bereikbaarheid en een gezonde leef- en werkomgeving in onze regio.

Goedopweg focust vooral op personenmobiliteit, maar kent ook een logistiek programma. Mogelijk kan Stichtse Vecht, mocht dit vanuit de verkenning interessant blijken, op logistiek vlak een samenwerking met Goedopweg (en/of de U15) ontwikkelen.

Meer info:

www.goedopweg.nl
www.u15.nl

1.7 Logistieke stromen: de diversiteit in wagenpark en leveringsvoorwaarden is groot

Slimme en schone logistiek: het klinkt als een uniform thema, maar er zit een diverse wereld achter.

De hierna volgende gegevens over goederenvervoer in grote steden als Amsterdam en Utrecht zullen niet 1 op 1 overeenkomen met de situatie in Stichtse Vecht, maar geven wel een beeld.

Enkele kencijfers zoals die uit onderzoek van de Hogeschool van Amsterdam naar voren komen:

- 10-15 % van het verkeer in de stad is vrachtverkeer
- vrachtverkeer bestaat voor 20% uit vrachtwagens en voor 80% uit bestelbussen
- stadslogistieke stromen zijn als volgt onderverdeeld:
 - 1/3 bouw- en servicelogistiek
 - 1/3 horeca- en foodlogistiek
 - 1/3 overige logistiek

Waar de motie van de Raad oproept tot vermindering van zwaar verkeer in de kernen is het belangrijk te kijken wat de grootste stromen zijn die met vrachtwagens vervoerd worden. Vrachtwagens zijn in stadslogistiek met name gerelateerd aan horeca- en foodlogistiek, bouwlogistiek en afvallogistiek. Het is goed in de verkenning te kijken of dit overeenkomt met het beeld van vrachtverkeer in Stichtse Vecht en zo ja, deze stromen extra aandacht te geven.

Bundeling van stromen is logistiek efficiënt, maar kent zijn uitdagingen. Zo speelt het punt van (juridische) verantwoordelijkheid voor de goede aankomst van goederen, hebben sommige goederen een just-in-time levertijd waar de levering van andere goederen flexibeler ingepland kan worden en heb je bij vers voedsel met geconditioneerd vervoer te maken. Ook vergt bundeling een extra handeling, die betaald moet worden. Als het om bundeling in een fysieke logistieke hub aan de rand van een stad gaat, komen daar de vervoerskosten van de 'last mile' bij.

Verschillen zitten ook in B2B versus B2C goederenvervoer. Wat betreft dit laatste: een uitdaging voor de nabije toekomst ligt in efficiënte aflevering van het snel groeiend aantal pakketjes. Weliswaar is het percentage bestelbussen dat gerelateerd is aan pakketbezorging kleiner dan menigeen denkt (minder dan 5% van het aantal bestelbussen is pakketgerelateerd), het is wel een in het oog springende vorm van overlast in veel woongebieden. Oplossingen kunnen bijvoorbeeld liggen in het stimuleren van het als consument zelf ophalen van pakketjes bij een microhub (bijvoorbeeld een buurtwinkel). Samenwerking organiseren tussen de verschillende grote pakketdiensten (PostNL, DHL, UPS etcetera) om bijvoorbeeld op wijkniveau tot levering door één pakketdienst te komen is lastiger. Iedere pakketdienst heeft zijn eigen logistiek systeem en zijn eigen business model, wat (vrijwillige) samenwerking vrijwel uitsluit.

1.8 Eigen rol gemeente Stichtse Vecht

Als inkoopende, opdrachtgevende, vergunningverlenende en uitvoerende organisatie heeft de gemeente ook zelf invloed op logistieke stromen.

Vergelijkbaar met het hiervoor benoemde project van de Green Business Club Utrecht Centraal kan de gemeente afspraken maken met haar leveranciers over efficiënte en/of schone levering van goederen. Bijvoorbeeld als onderdeel van de klimaatneutrale ambities van de gemeentelijke organisatie en mogelijk samen met andere grote inkoopende partijen in Stichtse Vecht (of in de regio).

Een ander instrument is het actief sturen op efficiënte bouwlogistiek. Dit in aanbestedingen van, en/of vergunningen voor (grotere) bouwprojecten. Hierin kan samen opgetrokken worden met andere overheden in de regio.

Ook in afvalinzameling en beheer (groen en grijs) liggen wellicht kansen.

2. PLAN VAN AANPAK VERKENNING SLIMME EN SCHONE LOGISTIEK IN STICHTSE VECHT

2.1 Doel

Doel van de verkenning is te onderzoeken of en welke logistieke efficiency in de goederenstromen (aan- en afvoer) van bedrijven in Stichtse Vecht en omgeving mogelijk is. Deze efficiency moet behalve mogelijk ook haalbaar zijn (gezonde business case). Deze efficiency moet daarnaast bijdragen aan de door de Raad gestelde doelstellingen:

1. Verminderen van de verkeersstromen van zwaar verkeer binnen de dorpskernen van Stichtse Vecht om zo de leefomgeving te verbeteren.
2. Het economisch klimaat in Stichtse Vecht verbeteren door de aanwezigheid van slimme logistieke oplossingen voor nieuwe en bestaande bedrijven in de regio van Stichtse Vecht.

2.2 Stappen

Stap 1: behoeften verkenning

Doel van deze stap is het enthousiasmeren van bedrijven/ondernemersorganisaties voor het onderwerp en het identificeren van potentiële logistieke verbeterprojecten. Dit door individuele gesprekken te voeren met ondernemers en bestuursleden van ondernemersorganisaties. Eventueel kan dit uitgebreid worden met een telefonische enquête.

Vragen die centraal staan: hoe lopen logistiek stromen nu? Wat zijn knelpunten en toekomstige ontwikkelingen? Waar krijgen bedrijven energie van? Potentiële oplossingsrichtingen stellen we vast met als hulpmiddel het eerder genoemde VERmodel (verminderen, verschuiven, verplaatsen, verwisselen en/of verduurzamen van stromen).

In de keus van gesprekspartners zal gefocust worden op sleutelpersonen in een bepaald bedrijfsgebied, die behalve op hun eigen bedrijfssituatie ook kunnen inzoomen op wat collega's in de directe omgeving logistiek bezig houdt.

Stap 2a: opstellen overzicht logistieke verbetermogelijkheden

Doel van deze stap is het samenvoegen van de inzichten uit de individuele gesprekken. Wat zijn de belangrijkste oplossingsrichtingen? Waar kunnen bedrijven individueel verbeteringen realiseren, waar is samenwerking met collega's in de directe omgeving opportuun? Waar komt regionale samenwerking als kans in beeld?

Stap 2b: vooronderzoek regionale samenwerking

Op basis van de analyse in stap 2a wordt een vooronderzoek naar regionale samenwerking verricht. Wat is de visie / het aanbod van logistieke dienstverleners in Stichtse Vecht en omgeving en wat zien zij als een relevante regio voor samenwerking? Op welke bestaande/geplande slimme logistieke initiatieven kan Stichtse Vecht aansluiten?

Stap 2 eindigt met een bijeenkomst waarin conclusies en een voorstel voor vervolg aan private en publieke stakeholders worden voorgelegd. Doel is met elkaar te besluiten wel of niet met bepaalde vervolgstappen verder te gaan.

Hiermee eindigt de verkenning. Een volgende fase is het (waar nodig) begeleiden van bedrijven en stakeholders bij het uitvoeren van geselecteerde logistieke verbeterprojecten. Hierbij is het mogelijk om andere partijen (zoals afstudeerders, leveranciers, klanten en externe specialisten) aan te haken.

3. UITWERKING PLAN VAN AANPAK IN CONCRETE ACTIVITEITEN INCL. KOSTEN

3.1 Interne gemeentelijke startbijeenkomst

In de startbijeenkomst komen onder andere deze operationele vragen aan de orde:

- individuele benadering: bedrijven in álle kernen Stichtse Vecht benaderen of in selectie van kernen? En welke bedrijven moeten zeker geïnterviewd worden?
- collectieve benadering: welke ondernemersverenigingen en ondernemersverbanden (bijv. coöperaties streekproducten) en brancheverenigingen (bijv. TLN of KHN) benaderen?
- wat zijn reeds bekende 'probleemgebieden' die mogelijk extra aandacht verdienen omdat er urgentie gevoeld wordt (bijvoorbeeld Scheendijk/Zandpad)?
- welke logistieke verbeterideeën zijn er mogelijk al bekend (vanuit dorpsvisies etc.)?
- welke ideeën leven over regionale (overheids)samenwerking?

3.2 Behoeften onderzoek onder bedrijven (interviews)

<NB dit is informatie ophalen én draagvlak opbouwen>

<NB dit is een kwalitatief onderzoek en geen kwantitatieve data inzameling>

Vragen:

- wat is op hoofdlijnen de logistieke situatie van een bedrijf (of werklocatie) qua inkomende en uitgaande stromen, incl. plaatsen van herkomst c.q. bestemmingen?
<hierin zit ook een link met circulaire logistiek, bijvoorbeeld het inzamelen van reststoffen>
- welke problemen ervaren bedrijven met hun logistiek?
- welke oplossingen zien bedrijven voor die problemen?
<dit gespreksonderdeel structureren op basis van het VERmodel>
- wat zijn wensen/belangen van bedrijven ten aanzien van slimme en schone logistiek?
- waarin willen bedrijven investeren (in tijd e/o geld) m.b.t. slimme en schone logistiek?
- waar komt de 'vraag' van bedrijven wel/niet samen met de doelen van de verkenning (verbeteren leefbaarheid kernen en versterken economisch klimaat)?

3.3 Behoeften onderzoek onder bedrijven (telefonische enquête) (optioneel)

Eventueel kunnen de interviews aangevuld/gevalideerd worden door een telefonische enquête onder bedrijven in Stichtse Vecht. Dit bijvoorbeeld door een daarin gespecialiseerd enquêtebureau.

3.4 Kwantitatieve analyse van bestaande data of van uit te voeren tellingen (optioneel)

Eventueel kunnen de interviews aangevuld/gevalideerd worden door bestaande data te analyseren. Dit bijvoorbeeld door een onderzoeksmedewerker van de gemeente Stichtse Vecht.

3.5 Conclusies trekken over behoeften en opstellen overzicht mogelijke verbeterprojecten

- analyse interviews (+ eventuele enquêtes + eventueel kwantitatief onderzoek),
- leidt tot conclusies over de vraag die bedrijven hebben ten aanzien van slimme en schone logistiek,
- leidt tot overzicht verbetermogelijkheden.

3.6 Vooronderzoek regionale samenwerking

Focus:

- welk regionaal beeld komt uit het behoeftenonderzoek naar voren voor efficiënte samenwerking in slimme logistiek?
- wat is de visie / het aanbod van logistieke dienstverleners in SV en omgeving en wat zien zij als een relevante regio voor samenwerking?
- kan SV aansluiten op bestaande/geplande slimme logistieke initiatieven?
- welke regionale samenwerkingen (publiek en privaat) sluiten aan op een gedefinieerde regio voor logistieke samenwerking?
- welke rol ziet de gemeente voor zichzelf weggelegd?

3.7 Externe slotbijeenkomst

<NB dit is informatie delen én draagvlak opbouwen>

- presentatie conclusies en voorstel voor vervolgstappen
- ter plekke besluiten welke vervolgstappen genomen gaan worden

3.8 Begroting en planning

De gemeente Stichtse Vecht heeft gevraagd aan te geven tegen welke kosten en in welk tijdsbestek *Typisch Taco* dit plan van aanpak kan uitvoeren.

De kosten voor het totale traject van de interne startbijeenkomst tot en met de externe slotbijeenkomst zijn maximaal € 14.900,-- excl. 21% BTW (op basis van werkelijk gerealiseerde uren).

Dit uitgaande van 20 interviews met bedrijven en ondernemerscollectieven in Stichtse Vecht en 10 interviews met regionale stakeholders (publiek en privaat).

Dit bedrag is inclusief reis- en verblijfskosten en exclusief de twee als optioneel aangegeven onderdelen van het plan van aanpak (telefonische enquête en data-analyse). Ook eventuele locatie- en cateringkosten van de externe slotbijeenkomst zijn niet inbegrepen.

De doorlooptijd van het totale traject is vier maanden gerekend vanaf de startbijeenkomst.

Bijlage

Motie – Verkennen slimme logistiek ('hub') Stichtse Vecht e.o. (gewijzigd)

De Raad, in vergadering bijeen op 18 december 2018

Overwegende dat:

- De verkeersstromen over de lokale infrastructuur van Stichtse Vecht een steeds grotere druk leggen op de leefbaarheid van met name de kernen.
- Het economisch klimaat in Stichtse Vecht versterkt wordt door slimme logistiek.
- Ruimte voor ondernemen vraagt om een goede bereikbaarheid.
- Een eerste stap van een breed behoeften onderzoek onder ondernemers een duidelijk beeld geeft van de behoeften van bedrijfsleven voor alle kernen in Stichtse Vecht.
- De uitkomst van dit onderzoek input is van het vervolg, de logistieke verkenning.
- Het draagvlak bij ondernemers voor een slimme logistieke oplossing cruciaal is en vanaf de start 'samen optrekken' gewenst is. Ondernemers worden niet gedwongen mee te doen.
- Een verkenning noodzakelijk is op de thema's haalbaarheid, wenselijkheid en schaalbaarheid.

Verzoekt het college om:

- Eerst onder ondernemers een breed behoeften onderzoek te doen om een duidelijk beeld te krijgen van hun behoeften, en daarin ook de logistieke behoeften van bedrijfsleven voor alle kernen in Stichtse Vecht.
- Het doel hiervan is met deze input een verkenning te doen om de levensvatbaarheid van een logistieke hub/ slimme logistiek in Stichtse Vecht e.o. vast te kunnen stellen.
- De scope is regionaal (EBU, U10 en omliggende gemeenten), gericht op het bepalen van kansrijke scenario's en focus op (lobby) landelijk opererende bedrijven.
- De kosten van de verkenning vast te stellen op 30.000 euro en maximaal 20.000 euro te dekken uit de programma's Duurzaamheid, Verkeer en Economie en 10.000 euro uit subsidies/regelingen te onttrekken.
- Een uitgewerkt startnotitie van de logistieke verkenning voor 1 maart 2019 aan de raad voor te leggen (zie toelichting voor verwachtingen ten aanzien van de startnotitie)
- De uitkomsten van de verkenning voor 1 januari 2020 met de raad te delen.

Fractie Groen Links
Albert Gemke
Gertjan Verstoep

Fractie PvdA
Maarten van Dijk

Fractie CDA
P. van Rossum

Fractie ChristenUnie-SGP
F. de Ronde

Toelichting

Uitleg logistieke hub

Een logistieke hub is een plek, waar vrachtwagens goederen naartoe brengen, goederen worden gebundeld, waarna het via kleinere (mogelijk elektrische) voertuigen of de vrachtfiets naar de bestemming in de kernen van Stichtse Vecht wordt gebracht en uiteraard in omgekeerde route van kernen naar de hub.

Doelen verkenning

Deze verkenning heeft een tweeledig doel, namelijk:

- (1) om de verkeersstromen van zwaar verkeer binnen de dorpskernen van Stichtse Vecht sterk te verminderen en de leefomgeving te verbeteren.
- (2) het economisch klimaat in Stichtse Vecht te verbeteren door de aanwezigheid van slimme logistieke oplossingen voor nieuwe en bestaande bedrijven in de regio van Stichtse Vecht.

Verwachtingen ten aanzien van de startnotitie

De partijen hebben de onderstaande verwachtingen ten aanzien van de startnotitie:

- A. De verkenning gefaseerd op te pakken, startend met een open behoeften verkenning/draagvlak meting bij ondernemers in Stichtse Vecht.
- B. Partners, zoals EBU, U10 en omliggende gemeenten uitnodigen om mee te doen en mee te financieren (regionale scope)
- C. Concrete scenario's te bepalen over hoe de gemeente slimme logistiek kan stimuleren en knelpunten in kernen kan aanpakken.
- D. Beschrijving van kansrijke regionale en/of landelijke aanvliegroutes.
- E. Lobby starten richting landelijk opererende bedrijven om slimme logistiek mogelijk te maken en het gewenste volume mogelijk te maken.
- F. De kosten zoveel mogelijk extern te financieren (subsidies, etc.) en de mogelijkheden van bijvoorbeeld een afstudeeronderzoek van Nijenrode te benutten.
- G. Samenwerken met EBU, U10 en omliggende gemeenten zonder dat dit het proces vertraagt.
- H. Waarborgen van praktische afstemming op de vraag van ondernemers, met een focus op verzekeringsvereisten (vereiste certificaten en aansprakelijkheidskwesties), voorwaarden verslogistiek (bederfelijke waren), en aandacht voor een slimme logistiek rond tijdstip van leveren.
- I. Aandacht voor slim samenwerken in de gehele logistieke keten van koeriersdiensten.