|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Aan**  **M E M O**  Westersingel 12  Postbus 21012  3001 AA Rotterdam  Telefoon 088 5445 100  E-mail: [informatie@MRDH.nl](mailto:informatie@MRDH.nl)  Internet: [www.mrdh.nl](http://www.mrdh.nl)  Bankrekeningnummer:  NL96 BNGH 0285 1651 43  KvK nummer:62288024 | De 23 MRDH-gemeenten | **CC** | - | **Datum** | 14 februari 2018 |
| **Van** | Rogier Brinkhof en Bram Coremans |  |  |  |  |
| **Telefoon** | 088-5445271 | **Onderwerp** | Goederenvervoer - Voorstel voor een regiobrede aanpak | | |
|  | | | | | |

**Voorstel voor een regiobrede aanpak goederenvervoer MRDH**

**Voorstel**

De 23 gemeenten in de MRDH wordt gevraagd de regiobrede aanpak goederenvervoer te bekrachtigen door:

1. Actieve deelname aan de werkgroep goederenvervoer MRDH voor het realiseren van de afgesproken doelen in de UAB en de uitvoering van de hieronder beschreven maatregelen (1-13);
2. Ondertekening van de Green Deal ZES (Zero Emissie Stadslogistiek) door alle gemeenten.

**Aanleiding**

De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB) van de MRDH is opgesteld via een brede consultatie in de regio en is bestuurlijk vastgesteld door de Vervoersautoriteit. De UAB heeft vijf kerndoelen waaronder het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefkwaliteit en CO2-reductie. Deze drie doelen zijn relevant voor het beleid voor goederenvervoer en, omgekeerd, maatregelen voor het goederenvervoer kunnen een belangrijk aandeel hebben in het realiseren van de drie doelen. Daarnaast zijn er in de UAB diverse aandachtspunten voor goederenvervoer afgesproken.

De doelstelling voor CO2-reductie heeft een flinke inspanning nodig en blijkt nu een sterkere kracht voor bepaalde verbeteringen in het verkeerssysteem dan de bereikbaarheidsdoelen[[1]](#footnote-1). De doelstelling voor CO2 luidt 30% minder uitstoot door het verkeerssysteem in 2025 dan nu. Van die doelstelling kunnen de gemeenten iets meer dan de helft realiseren. Uit het onderzoek over CO2-reductie door CE Delft blijkt dat grote besparingen te vinden zijn in het dossier Stadslogistiek. Adviesbureau CE schat in dat 6% van de reductiedoelstelling voor CO2 gerealiseerd kan worden door maatregelen op het gebied van stadslogistiek. De voorgestelde maatregelen zijn efficiëntieverbeteringen in logistiek en zero-emissiezones voor vrachtverkeer in binnensteden van Den Haag, Rotterdam, Schiedam, Delft en Vlaardingen (zie onderzoek CO2-reductie Factsheet D Stadslogistiek). CE schat in dat door de maatregelen 10% minder vrachtverkeer zal rijden en 10% van het totale logistieke verkeer in de regio ZE (Zero Emissie) wordt. Als alle gemeenten in de MRDH een ZE-zone invoeren zal het aandeel ZE-vervoer uiteraard groter zijn. Bovendien staat de regio sterker dan enkele gemeenten.

Een ZE-zone is een gebied waarin voertuigen met een lage of geen uitstoot mogen rijden. ZE zijn voertuigen op groene elektriciteit, groen gas, groene waterstof andere duurzaam opgewekte energie, maar geen biodiesel of biobenzine (slecht voor de luchtkwaliteit).

Uit de consultatie die in het CO2-onderzoek is uitgevoerd om te toetsten welke maatregelen draagvlak bij gemeenten hebben scoort stadslogistiek hoog. Door bestuurlijke vaststelling van dit rapport (BCVa, januari 2018) is daarom de volgende conclusie te trekken:

***De 23 gemeenten van de MRDH achten het kansrijk en zinvol om via stadslogistieke maatregelen te werken aan de CO2-doelstelling die we gezamenlijk hebben afgesproken in de UAB.***

**Aanpak en maatregelen**

Op basis van de onderzoeken en conclusies is gezocht naar een rode draad om de aanpak daadwerkelijk van de grond te krijgen. Het vinden van de rode draad hebben we ingezet via de werkgroep goederenvervoer. Daarvoor zijn in januari 2018 twee sessies georganiseerd bij de MRDH. De belangrijkste conclusie die we hierna kunnen trekken is:

***Er is draagvlak voor een regiobrede aanpak goederenvervoer. Gezien alle politieke ontwikkelingen en ambities op gemeentelijk en regionaal niveau is het van belang dat deze regiobrede aanpak op zijn minst door alle gemeenten in de MRDH wordt ondersteund. Deze ondersteuning komt tot uiting door deel te nemen aan het collectief, waarbinnen het voor elke gemeente mogelijk is de inzet te plegen die recht doet aan de omvang en mogelijkheden van die gemeente.***

De ondersteuning begint ermee dat alle gemeenten:

1. actief deelnemen aan de werkgroep logistiek. Dat betekent een tijdsbesteding van een halve dag per twee maanden De werkgroep stelt eerst een plan van aanpak op voor de uitwerking van het maatregelenpakket tot concrete projectvoorstellen. De MRDH vraagt gemeenten samen een of meer maatregelen in subgroepjes uit te werken tot projecten die (een deel van de) gemeenten willen uitvoeren. Als de uitwerking van de maatregelen rond de zomer is afgerond volgt besluitvorming na de zomervakantie in het AOVa en de BCVa en daarna in de gemeenten voor uitvoering.
2. de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) ondertekenen. De ondertekening betekent dat de gemeente toezegt maatregelen te zullen ontwikkelen en uitrollen die bij kunnen dragen aan de doelen van de Green Deal ZES De Green Deal ZES kent geen verplichting in welke maatregelen dat dan zijn, of welke middelen eraan worden besteed. Met ondertekening bekrachtigen de gemeenten de gezamenlijke ambitie en via de werkgroep werken we als een living lab aan het vaststellen en uitvoeren van een regiobreed maatregelenpakket.

De gemeenten gaven in de sessies aan welke maatregelen zij haalbaar en van belang achtten, en welke volgens hen minder belang hebben. De laatste categorie maatregelen wordt nu niet opgepakt. De overige maatregelen worden opgepakt door de werkgroep.

Deze aanpak past in de aanpak van het project CO2-reductie: voor snel uitvoerbare maatregelen een plan van aanpak opstellen voor besluitvorming door regio en gemeentebesturen en uitvoering vanaf dit jaar, en de moeilijkere maatregelen uitwerken in de Actieagenda CO2-reductie en later dit jaar aanbieden voor besluitvorming door regio en gemeentebesturen.

De maatregelen waar gemeenten belang aan hechten en “snel zijn uit te voeren”:

* Bouwlogistiek voor gemeentelijke bouwprojecten (bijlage, maatregel 1)
* Inventarisatie van verkeersknelpunten met groot aandeel goederenvervoer (3)
* Logistiek makelaar bij bedrijven nu ook voor gemeenten (7). De logistiek makelaar zal worden ingezet bij de verschillende maatregelen, bijvoorbeeld bij 2, 3 en 8.
* Advies wagenpark gemeenten (4). De wagenparkadviseur wordt ook ingezet bij maatregelen 1, 2, 8 en 10.
* Gemeentelijke workshop goederenvervoer (8)

Maatregelen van belang, die nadere uitwerking vereisen (en in het Actieplan CO2 komen):

* Zero-emissiezones vrachtverkeer (9)
* Facilitaire logistiek bij gemeenten (2)
* Afstemming/uitrol Ecostars (10)
* Innovatiebudget (12)
* Marktplaats voor logistiek (11)
* Cofinanciering (13)
* Inrichting openbare ruimte en infrastructuur voor laden en lossen (5)
* Parkeren en ontkoppelen in de openbare ruimte (6)

Maatregelen van minder belang, dus nu niet aan werken:

* Privilege aanpak (14)
* Informatievoorziening (15)
* MKB-aanpak en straatmanagement (16)

In de bijlage worden de maatregelen toegelicht.

**Bijlage**

**Maatregelen met draagvlak**

*01) Bouwlogistiek*

Bouwlogistiek zorgt voor vervoersbewegingen van en naar de bouwlocatie. In dit project werken we naar minder vervoersbewegingen. Het vervoer dat overblijft zo schoon mogelijk uit te voeren.

*Aanpak:* Via de EMVI score in aanbestedingen het aanbieden van bouwlogistiek aantrekkelijk maken om in de inschrijving op te nemen. Groen aanbesteden.

*Inzet:* Een expert gaat samen met de bij aanbestedingen van werken betrokken ambtenaren aan de slag om de EMVI criteria te formuleren. De kennis en de teksten voor de programma’s van eisen bij bouwprojecten worden aan alle gemeenten verspreid: kennis verzamelen en gemeenteambtenaren informeren. Zoeken hoe de werkwijze in de gemeente te borgen.

*02) Facilitaire logistiek*

Facilitaire logistiek is alle logistiek van en naar een bedrijf (of instelling, gemeente, enz.). Het bedrijf kiest de leveranciers en heeft daarmee de macht om dingen te veranderen. Het is de kans om zelf het goede voorbeeld te geven. Dit kan door slimmer inkopen, bepaald gedrag eisen van een leverancier of bijvoorbeeld door te werken met een overslagpunt.

*Aanpak:* Met kennisbijeenkomsten en de inzet van logistiek makelaars of andere experts de inkopers van gemeenten helpen bij het vinden van slimme oplossingen passend bij de betreffende gemeente.

*Inzet:* Organisatie gezamenlijke bijeenkomst inkopers gemeenten door de MRDH samen met de werkgroep logistiek. Selectie gemeenten met bereidheid om facilitaire logistiek aan te pakken ten behoeve van de inzet van de expert. Zoeken hoe de aanpak te borgen binnen de gemeente.

*03) Inventarisatie aandeel logistiek in verkeersknelpunten*

In veel gemeenten is sprake van knelpunten in het verkeer. Dit kan een enkele drukke straat zijn, een knooppunt dat altijd vaststaat, of ongewenst sluipverkeer. Vanuit verkeer wordt dan vaak gekeken naar algemene oplossingen voor die knelpunten. Op zich logisch want dat kan het knelpunt in zijn geheel oplossen. Dat dat niet altijd lukt is ook evident want er bestaan nog steeds veel knelpunten in de regio. Voor bijna al die knelpunten zal gelden dat logistiek verkeer een aandeel zal hebben. Hoe groot dat aandeel is, is op voorhand niet te zeggen, maar het kan waardevol zijn om dat na te gaan. Met de informatie die dat oplevert kunnen de logistiek makelaars doelgericht bedrijven benaderen om bij te dragen aan het verminderen van het aandeel logistiek in het knelpunt.

*Aanpak:* In kaart brengen knelpunten met potentieel aandeel logistiek. Knelpuntanalyse om de betrokken bedrijven te bepalen. Logistiek makelaar de bedrijven laten benaderen voor overleg over slimmere logistiek waarmee bijgedragen wordt aan de oplossing van het knelpunt.

*Inzet:* Het leveren van input over de knelpunten in de gemeente. Het bepalen van de verkeerssamenstelling op het knelpunt en mogelijk betrokken bedrijven. Logistiek makelaar bezoekt de gevonden bedrijven om slimmere logistiek te realiseren.

*04) Schoner wagenpark van gemeenten*

Een wagenparkdeskundige adviseert de gemeenten over de aanschaf van voertuigen. Daarbij kijkt hij niet alleen schone voertuigen maar ook naar gebruik en noodzaak van het voertuig, met als doel een efficiënt wagenparkgebruik. Soms is een dienstfiets ook goed, of een bus in plaats van 20 bussen. Op basis van businesscase vervangen van dieselvoertuigen door voertuigen met lagere uitstoot. De wagenparkadviseur zal naar verwachting ook bedrijven adviseren via de werkgeversaanpak.

*Aanpak:* Wagenparkscans uitvoeren door de wagenparkadviseur bij de gemeenten (update oude scans). Ook over andere voertuigen, bv kolkzuiger, huisvuilwagen. Adviesgesprekken met betrokken ambtenaren en bestuurders. Concrete uitgangspunten voor vervanging in besluiten laten vaststellen door gemeenteraden. Gemeenten beslissen zelf over hun ambitie in hun besluit. De besluiten worden opgesteld in samenspraak met de voertuigadviseur, de gemeenteambtenaren en de MRDH.

*Inzet:* Enkele uren per gemeente voor het actualiseren van de wagenparkscan. Ambtelijk/bestuurlijk overleggen voor akkoord over uitgangspunten en besluiten voor het vervangen van voertuigen. Opstellen besluit regionale voorzet.

*05) Inrichting openbare ruimte en infrastructuur*

Goederenvervoer vindt plaats in de openbare ruimte, maar op veel plaatsen is die openbare ruimte er niet echt op ingericht. Vaak omdat die situatie al heel lang zo is of omdat er te weinig rekening is gehouden met goederenvervoer bij de inrichting van de openbare ruimte. Het gaat er dan niet om dat goederenvervoer op de eerste plaats komt, maar wel dat er beter over nagedacht wordt hoe we er in slim mee om kunnen gaan in relatie tot die beperkte openbare ruimte. Het gaat dan om het ontwerp van infrastructuur, dubbel ruimtegebruik met laad en losplaatsen of bijvoorbeeld de verplichting in een plan om inpandig te laden en te lossen.

*Aanpak:* Er zal onderzocht moeten worden welke mogelijkheden er bestaan in de gemeenten om verbeteringen in de openbare ruimte door te voeren voor logistiek. Routes kunnen worden geanalyseerd en beleid kan worden opgesteld over hoe om te gaan met logistiek in bestemmingsplannen. Aanvullend kan er onderzoek gedaan worden naar de mogelijkheden voor meer laad en losplaatsen, wellicht via dubbel ruimtegebruik met bijvoorbeeld het opladen van elektrische voertuigen (waarbij de vrachtwagen het oplaadpunt dan weer kan benutten om de koeling op aan te sluiten).

*Inzet:* De inzet varieert van een simpele aanpassing op een logistieke route tot het opstellen van compleet beleid voor dit doel.

*06) Parkeren en ontkoppelen in de openbare ruimte*

Zoals uit de verdieping van de Logistieke Ontkoppelpunten blijkt wordt er veel ontkoppeld en geparkeerd in de openbare ruimte door zware voertuigen. Gelet op de locaties die de chauffeurs met elkaar delen via internet is de beschikbaarheid van openbare plekken, al dan niet illegaal, erg groot. Gewenst of ongewenst, door het delen kan elke chauffeur ze vinden. Vooral voor de ongewenste plekken is dit niet handig en werkt het overlast in de hand. Door inzicht te krijgen in deze plekken kan actie worden ondernomen om de ongewenste plekken uit digitale systemen te laten verwijderen en kan er actief op het gebruik ervan gehandhaafd worden. Door ook de gewenste plekken goed in beeld te brengen kan mogelijk voor een beter aanbod worden gezorgd waardoor ongewenste plekken niet meer interessant zijn om te gebruiken. Door enige faciliteiten te realiseren op de gewenste plekken wordt dit effect versterkt en de overlast verminderd.

*Aanpak:* Per gemeente inventariseren wat de gewenste en ongewenste plekken zijn in de openbare ruimte voor zware voertuigen. Het is daarbij van belang zowel via de eigen informatie te inventariseren, als via de informatie die online beschikbaar is.

*Inzet:* Het is een vrij omvangrijke klus waarvoor het misschien interessant kan zijn om het regionaal te organiseren. Het digitale gedeelte lijkt hiervoor meer in aanmerking te komen dan de eigen inventarisatie.

Om die kennis bij gemeenten te brengen zijn er verschillende mogelijkheden die als kansrijk worden gezien:

*07) Aan de slag met de logistiek makelaar*

Uit de gedragsaanpak is de logistiek makelaar ontstaan. Deze bezoekt bedrijven en probeert ze te verleiden om slimmere logistiek toe te passen. Er wordt daardoor minder in de spits gereden, minder kilometers gemaakt en is er minder schadelijke emissie. Deze aanpak werkt net zo goed voor gemeenten en het eigen vervoer en voor de bedrijven in de gemeenten.

*Aanpak:* Samen met de logistiek makelaar aan de slag om te onderzoeken welke slimme oplossingen er zijn voor de eigen logistieke bewegingen

*Inzet:* Gemeenten melden zich aan bij de werkgroep logistiek voor een bezoek van de logistiek makelaar en zorgen voor de beschikbaarheid van de betrokken ambtenaren op verzoek van de logistiek makelaar.

*08) Gemeentelijke workshop goederenvervoer*

Slechts enkele gemeenten in de regio hebben expertise op het gebied van goederenvervoer. De achtergrond voor deze expertise is terug te voeren op de Wet luchtkwaliteit, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en het convenant Stimulering schone vrachtauto’s en milieuzonering. Luchtkwaliteit is daarmee de aanjager geweest voor duurzamer goederenvervoer, maar voor echte verandering is een brede betrokkenheid van verschillende relevante afdelingen een must. Via de inkoop is bijvoorbeeld de facilitaire logistiek te verbeteren en stedelijk beheer kiest vaak zelf de voertuigen uit binnen een vastgesteld budget. Deze afdelingen direct betrekken in de aanpak met concrete oplossingen en voorbeelden is dus relevant om gemeentebreed de verandering in gang te zetten.

*Aanpak:* In de vorm van een workshop per gemeente de verschillende relevante afdelingen betrekken in de aanpak. De betrokkenheid in stand houden en vergroten door vinger aan de pols te houden voor opvolging van acties die tijdens de workshops worden afgesproken.

*Inzet:* Per afdeling een deelnemer voor de workshop vinden en interesseren. De workshop regionaal (laten) voorbereiden en plannen. Opvolging naar aanleiding van de workshop.

**Maatregelen voor de middellange termijn**

*09) Zero-emissiezones voor vrachtverkeer*

Er is veel te doen om alle regulering voor slimmer en schoner vervoer die de laatste jaren ten tonele verschijnt. Grote en middelgrote steden voeren milieuzones in, ieder met eigen regels voor voertuigen. Aan de wildgroei in de huidige situatie blijkt niet zoveel te doen, maar uniforme regelgeving en uitbreiding van het aantal zones op de langere termijn is kansrijk. Bedrijven weten dan waar ze aan toe zijn en de noodzakelijke duurzame investeringsbeslissingen zijn daarmee te verantwoorden.

*Aanpak:* De werkgroep onderzoek de mogelijkheden en het draagvlak voor afgestemde regels voor zero-emissiezones voor het goederenverkeer in de grotere steden van de MRDH. Deze regels kunnen gemeenten gezamenlijk afkondigen, met een ruime termijn van invoering, bijvoorbeeld in 2023. De MRDH brengt dit onderwerp via diverse overleggen met het rijk onder de aandacht. In het kader van de Green Deal ZES lijkt de discussie voet aan de grond te krijgen. Een gezamenlijk statement van de MRDH-gemeenten zal een duidelijk signaal zijn naar het ministerie om een aanpak net als de milieuzonering op te zetten voor dit doel.

*Inzet:* Met een kleiner aantal gemeenten een concept statement formuleren voor bespreking door de werkgroep logistiek teneinde een stuk op te werken wat alle MRDH gemeenten bereid zijn te ondertekenen.

*10) Ecostars*

Het Ecostars programma van de gemeente Rotterdam richt zich op de verduurzaming van de wagenparken van bedrijven door deze te beoordelen met een aantal sterren en voorstellen te doen hoe men meer sterren kan verdienen. De bedrijven worden door Ecostars makelaars benaderd.

*Aanpak:* Het programma uitbreiden naar de hele regio door aanvullende afspraken te maken over de opzet en financiering van het programma.

*Inzet:* Er zal geïnvesteerd moeten worden in overleg om het programma een regionale scope te geven. Daaruit zal blijken welke middelen nodig zijn voor daadwerkelijk regionale opschaling.

*11) Marktplaats voor de logistiek*

Er zijn allerhande slimme (mobiele) tools voor bedrijven om de logistiek slimmer aan te pakken. De meest kansrijke kunnen een plek verdienen in de marktplaats voor logistiek uit Beter Benutten Vervolg Rotterdam. Dit begint, zoals geldt voor elk platform, klein maar door goed onderhoud en voortdurende verbetering van het platform kan het uitgroeien tot een waardevolle bron van slimme logistieke oplossingen voor bedrijven.

*Aanpak:* In overleg met de beheerders van de marktplaats het aanbod uitbreiden naar een regionale dekking.

*Inzet:* Uit het overleg met de beheerders zal moeten blijken wat er voor nodig is om te zorgen voor een regionale marktplaats voor logistiek.

*12) Innovatiebudget*

Er zijn al veel goede oplossingen voor slimme logistiek, maar er zijn er vast nog meer en misschien nog wel betere.

*Aanpak:* Via een prijsvraag of subsidie op zoek gaan naar nieuwe slimme logistieke oplossingen.

*Inzet:* Gezamenlijke financiering van een innovatiebudget

*13) Cofinanciering*

Wat erg opvalt in het programma Beter Benutten Vervolg is dat bedrijven met de juiste aandacht en een relatief kleine incentive bereid zijn om aan de slag te gaan met slimmere logistiek. Via de incentive worden bedrijven gestimuleerd om ook zelf te investeren.

*Aanpak:* Via de werkgroep logistiek onderzoeken of er mogelijkheden bestaan voor een dergelijke financiering. Welke middelen komen er beschikbaar om aanspraak op te maken voor dit doel na afloop van Beter Benutten?

*Inzet:* Realiseren budget voor cofinanciering maatregelen door bedrijven.

**Maatregelen van minder belang; nu niet oppakken**

Tot slot zijn er een aantal maatregelen te benoemen die een investering vragen in tijd en/of geld van de individuele gemeenten. Deze maatregelen laten we voorlopig nog even op de lijst staan, maar het is nog niet gezegd dat dat ook zo zal blijven. Dat hangt vooral af van het vervolg en de bredere inbreng van de gemeenten via de werkgroep goederenvervoer. Dit gaat om de maatregelen:

*14) Privilege aanpak*

De privilege aanpak berust op het idee dat een incentive helpt om een bedrijf te laten investeren in duurzame logistieke oplossingen. Er kan dan gedacht worden aan ruimere venstertijden voor schone voertuigen of gebundelde distributie, of het mogen gebruiken van tram en busbanen. Een nieuwe vorm wordt mogelijk door de komst van de iVRI’s, de intelligente verkeerslichten. Schone voertuigen kunnen dan bijvoorbeeld voorrang krijgen of minder lang hoeven te wachten voor een verkeerslicht.

*Aanpak:* Per gemeente bepalen of de privilege aanpak een zinvol instrument is (er moeten wel privileges te geven zijn). Privileges daarna zo uniform mogelijk in de regio proberen uit te rollen zodat de incentive voor de koplopers wordt versterkt en zij regionaal voordeel hebben.

*Inzet:* Voor de realisatie van de privilege aanpak zijn vooral uren benodigd. Dit kan door de gemeente zelf worden uitgevoerd, maar het kan ook in regionaal verband worden opgepakt.

*15) Informatievoorziening*

Informatievoorziening is in feite de meest simpele vorm van data delen. Het gaat dan niet om het koppelen van geautomatiseerde systemen, maar puur om de beschikbaarheid van de informatie voor de gebruikers. Voor logistiek gaat het dan vooral om dat planners en chauffeurs makkelijk kunnen vinden welke voertuigbeperkingen er in welke gemeente gelden. Dit begint met de meest voor de hand liggende informatie zoals venstertijden en milieuzonering, maar ook meer gedetailleerde informatie over toegangsverboden voor bepaalde wegen of gewichtsbeperkingen voor bruggen zijn relevant. Het blijkt dat de informatie van de eerste soort nog vrij goed te vinden is, maar van volledige informatievoorziening voor logistiek verkeer is nog geen sprake. Dit is een gemiste kans want betere informatievoorziening voorkomt onnodige verkeersbewegingen en ongewenst gedrag door verkeerd rijden, omrijden en zoeken.

*Aanpak:* Inventariseren en updaten van de informatie op de gemeentelijke website.

*Inzet:* tijd

*16) MKB aanpak en straatmanagement*

Hoewel er veel aandacht is voor logistiek, is de aandacht voor de ontvangers beperkt. Vooral in winkelgebieden en op bedrijventerreinen blijven hierdoor kansen op slimmere logistiek liggen. Gezamenlijk inkopen, afstemming van leveranciers en collectieve afvalinzameling zorgen voor minder verkeer en dus voor CO2-reductie. Pilots op dit gebied in de regio kunnen goede voorbeelden worden van hoe het slimmer kan. Ook blijkt straatmanagement een goed instrument om de overlast tijdens de logistieke werkzaamheden te verminderen.

*Aanpak:* In de regio een aantal gebieden selecteren om bij wijze van pilot aan de slag te gaan met een collectieve MKB aanpak en straatmanagement. De pilots worden zo opgezet dat de uiteindelijke maatregelen ook toepasbaar zijn in andere gebieden in de regio

*Inzet:* Het zal een behoorlijke inzet kosten om dit voor elkaar te krijgen. De kansen zijn groot, maar dat is ook het aantal betrokken partijen. Dat vraagt om een lange adem en structurele inzet. Een pilotgebied vinden waar veel kansen voor alle partijen liggen.

1. CO2-reductie mobiliteit regio Rotterdam Den Haag, MRDH, 2018; Uitwerking topeisen UAB MRDH, MRDH, 2018 [↑](#footnote-ref-1)