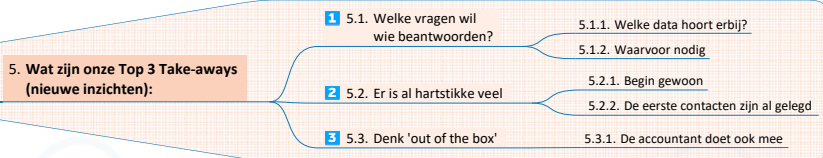
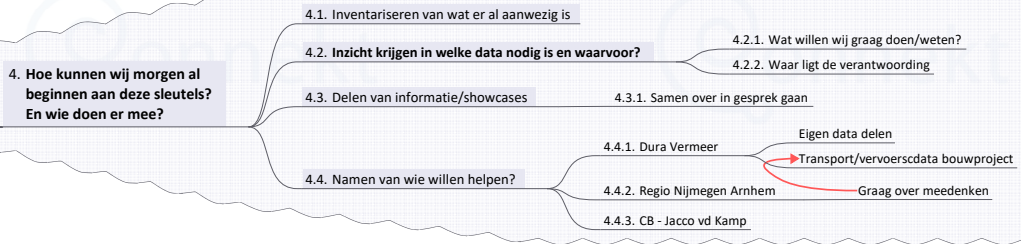
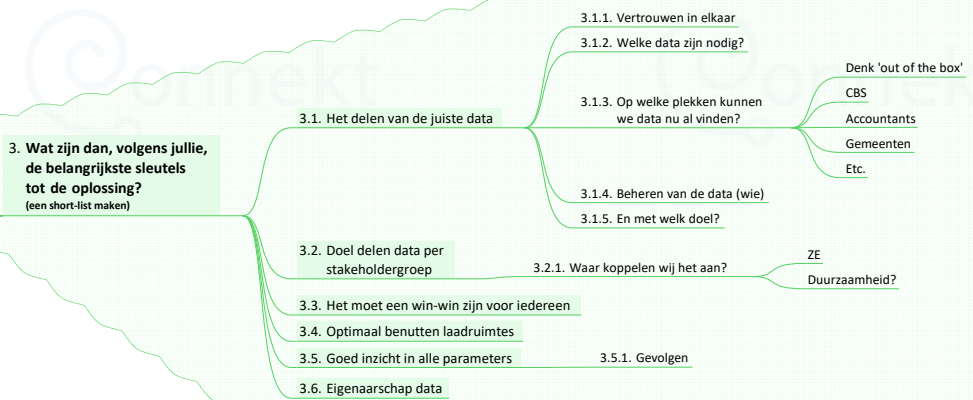
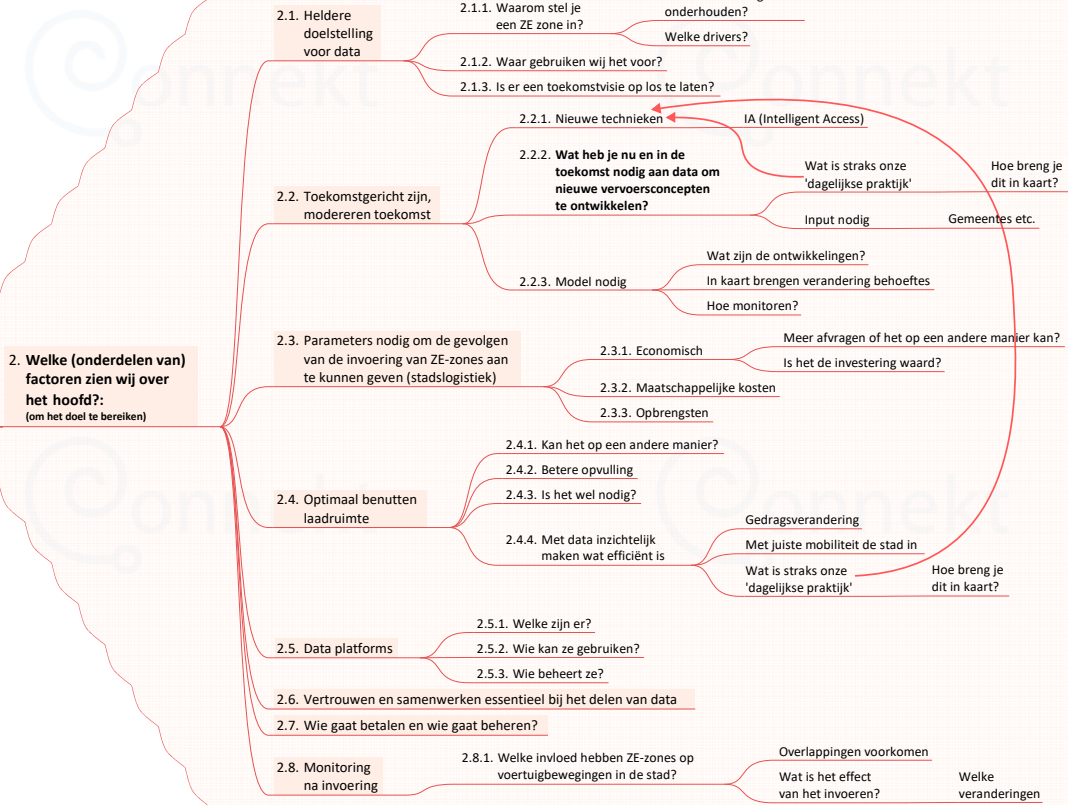


- 1.1. Duurzame stadslogistiek vergt veel kennis over vervoersstromen, gebruikers, routes en wagenpark in de stad.
 - 1.2.1. Zonder data zijn omvang, plek, en aard van ZE-Zones nauwelijks te onderbouwen.
- 1.2. Doel en waarom:
 - 1.2.2. Gegevens zijn nodig om logistieke processen slim in te richten, onnodige km's en vervoersbewegingen te voorkomen en doorstroming te bevorderen.
- 1.3. Centrale vraag: **Wat en wie hebben we nodig om in 2025 te beschikken over betrouwbare, actuele en betaalbare data?**
- 1.4. Deze factoren zien wij zelf:
 - 1.4.1. Inzicht verkrijgen in opties om data te gaan verzamelen
 - 1.4.2. Alternatieve betaallopties bedenken
 - 1.4.3. Richtlijnen opstellen voor privacy
 - 1.4.4. Nadenken over het actueel houden van data



Connekt
 CONCEPT verslag
 ZE-Zones dilemma's 2019
 Sessie: Data
 Moderator: Frits Lintmeijer
 LiveMapper: Josse Lubberts

1. Intro

1.1. Doel en waarom:

- 1.1.1. Aanbod elektrische bestelwagens en vrachtautos neemt toe Electrificeren vervoer ligt steeds meer voor de hand
- 1.1.2. Electrificeren goederenvervoer brengt vragen mee t.a.v. laadinfrastructuur
 - Transportwerk doen met voertuigen die regelmatig opgeladen moeten worden?
 - Welke aanpak geeft de laagste kostprijs?
 - Laden
 - Waar?
 - Wanneer?
 - Hoe snel?
 - Wat vraagt dat van elektriciteitsnet?
- 1.1.3. De centrale vraag: **Hoe zorgen we in 2025 voor voldoende en praktisch bruikbare publieke laadinfrastructuur die geschikt is voor vrachtwagens en bestelbussen?**

1.2. Deze factoren zien wij zelf:

- 1.2.1. Inzicht krijgen in de behoefte publieke laadinfrastructuur (op lokaal niveau)
- 1.2.2. Beschikbaarheid openbare ruimte
- 1.2.3. Financieel rondkrijgen van de business case Aanloop verliezen
- 1.2.4. Beschikbaarheid van de lader garanderen tbv logistieke planning

Je kunt het een vervangen met het ander

2. Welke (onderdelen van) factoren zien wij over het hoofd? (om het doel te bereiken)

- 2.1. Onderzoeken of er mogelijkheden zijn voor een semi-privaat laden
 - 2.1.1. Of private laadpalen ook voor het publiek opengesteld kunnen worden
 - 2.1.2. Optimaliseren capaciteit
- 2.2. Onderzoeken beschikbare net-capaciteit
 - 2.2.1. Stapeling van de elektriciteitsvraag in de energietransitie
- 2.3. Scheiden van bestelauto's en vrachtwagens i.v.m. verschillende behoeften
 - 2.3.1. Is publieke infrastructuur nodig voor vrachtwagens of kan worden volstaan met het ontwikkelen van een accupedchdienst?
- 2.4. Laadvraag van bestelbussen zal groter zijn in de woonwijk
 - 2.4.1. En het onderhoud
 - 2.4.2. En wat betekent dit voor de net-capaciteit?
 - 2.4.3. Parkeer-laadbeleid is bepalend
- 2.5. Wat is er randvoorwaardelijk nodig zodat het daadwerkelijk benut wordt?
 - 2.5.1. Locatie-optimalisatie
 - 2.5.2. Rijen-rust tijden combineren met de laad-tijden
- 2.6. Besluiten over de regie-voering
- 2.7. Specifieke behoeften voor LEV-voertuigen

3. Welke acties kunnen concreet worden gestart om invulling te geven aan deze (sleutel)factoren? (een short-list maken)

- 3.1. Toekomst-proof ontwerpen
 - 3.1.1. Met name de electriciteitsvraag voor bedrijfstreinen rondom de stad
 - 3.1.2. Publiek maken van de private-laadpalen
 - 3.1.3. Concepten voor het delen van laadinfrastructuur (door meerdere partijen/gebruikers) ontwikkelen
- 3.2. Fysieke inrichting van infrastructuur voor publieke laadinfrastructuur inrichten voor logistieke voertuigen
- 3.3. Netcapaciteit verhogen en waar nodig investeren
 - 3.3.1. Nauwe samenwerking met netbeheerders
 - 3.3.2. Wettelijke mogelijkheden voor investeringen verruimen
- 3.4. Beleid maken op slim laden
 - 3.4.1. Nieuwe diensten ontwikkelen
- 3.5. Microgrids: combinatie wind-zon-aqua
 - 3.5.1. Pilots
 - 3.5.2. Beleid aanmaken om dit mogelijk te maken
- 3.6. Technisch personeel opleiden
- 3.7. Aandacht voor de gedragsverandering
 - 3.7.1. Naast core business ook kijken naar energie mgmt
 - 3.7.2. Maar ook voor het net: slim laden
 - 3.7.3. Bestuurders van de voertuigen
- 3.8. Logistieke routeplanningsmodules voorbereiden op laadmomenten
- 3.9. Leren van aanpalende branches
- 3.10. Belastingtechnische implicaties voor openstellen private laadinfrastructuur (doorlevering)
 - 3.10.1. Wordt je dan een energieleverancier?

4. Wie (welke actoren) kunnen helpen? En wie doen er mee?

- 4.1. Rekenmodel
 - 4.1.1. Wouter Nering Bögel
- 4.2. Laad-inframodel
 - 4.2.1. Harry Houthuijsen
- 4.3. Technisch personeel opleiden
 - 4.3.1. Anton van der Lugt

5. Wat zijn onze Top 3 Take-aways (nieuwe inzichten):

- 1 5.1. Onderscheid tussen bestelbussen en het zwaardere vrachtsegment
 - 5.1.1. Voor het zwaardere vrachtsegment zal er meer vraag zijn naar buiten de stad Of een private locatie
 - 5.1.2. Bestelbussen in de woonwijken
- 2 5.2. Openstaand vraagtuk over fiscaliteit en het openstellen van private laadinfrastructuur
 - 5.2.1. Doorlevering goed regelen
- 3 5.3. Spelregels slim laden organiseren (in beleid)
 - 5.3.1. Wie pakt welke rol?

- 1.1. Duurzame stadslogistiek vergt veel kennis over vervoersstromen, gebruikers, routes en wagenpark in de stad.
 - 1.2.1. Zonder data zijn omvang, plek, en aard van ZE-Zones nauwelijks te onderbouwen.
- 1.2. Doel en waarom:
 - 1.2.2. Gegevens zijn nodig om logistieke processen slim in te richten, onnodige km's en vervoersbewegingen te voorkomen en doorstroming te bevorderen.
- 1.3. Centrale vraag: **Wat en wie hebben we nodig om in 2025 te beschikken over betrouwbare, actuele en betaalbare data?**
- 1.4. Deze factoren zien wij zelf:
 - 1 1.4.1. Inzicht verkrijgen in opties om data te gaan verzamelen
 - 2 1.4.2. Alternatieve betaallopties bedenken
 - 3 1.4.3. Richtlijnen opstellen voor privacy
 - 4 1.4.4. Nadenken over het actueel houden van data

2. Welke (onderdelen van) factoren zien wij over het hoofd?:
(om het doel te bereiken)

- 2.1. Heldere doelstelling voor data
 - 2.1.1. Waarom stel je een ZE zone in?
 - Welke data nodig om te onderhouden?
 - Welke drivers?
 - 2.1.2. Waar gebruiken wij het voor?
 - 2.1.3. Is er een toekomstvisie op los te laten?
- 2.2. Toekomstgericht zijn, modereren toekomst
 - 2.2.1. Nieuwe technieken
 - IA (Intelligent Access)
 - 2.2.2. **Wat heb je nu en in de toekomst nodig aan data om nieuwe vervoersconcepten te ontwikkelen?**
 - Wat is straks onze 'dagelijkse praktijk'
 - Hoe breng je dit in kaart?
 - Input nodig
 - Gemeentes etc.
 - 2.2.3. Model nodig
 - Wat zijn de ontwikkelingen?
 - In kaart brengen verandering behoeftes
 - Hoe monitoren?
- 2.3. Parameters nodig om de gevolgen van de invoering van ZE-zones aan te kunnen geven (stadslogistiek)
 - 2.3.1. Economisch
 - Meer afvragen of het op een andere manier kan?
 - Is het de investering waard?
 - 2.3.2. Maatschappelijke kosten
 - 2.3.3. Opbrengsten
- 2.4. Optimaal benutten laadruimte
 - 2.4.1. Kan het op een andere manier?
 - 2.4.2. Betere opvulling
 - 2.4.3. Is het wel nodig?
 - 2.4.4. Met data inzichtelijk maken wat efficiënt is
 - Gedragsverandering
 - Met juiste mobiliteit de stad in
 - Wat is straks onze 'dagelijkse praktijk'
 - Hoe breng je dit in kaart?
- 2.5. Data platforms
 - 2.5.1. Welke zijn er?
 - 2.5.2. Wie kan ze gebruiken?
 - 2.5.3. Wie beheert ze?
- 2.6. Vertrouwen en samenwerken essentieel bij het delen van data
- 2.7. Wie gaat betalen en wie gaat beheren?
- 2.8. Monitoring na invoering
 - 2.8.1. Welke invloed hebben ZE-zones op voertuigbewegingen in de stad?
 - Overlappings voorkomen
 - Wat is het effect van het invoeren?
 - Welke veranderingen

3. Wat zijn dan, volgens jullie, de belangrijkste sleutels tot de oplossing?
(een short-list maken)

- 3.1. Het delen van de juiste data
 - 3.1.1. Vertrouwen in elkaar
 - 3.1.2. Welke data zijn nodig?
 - Denk 'out of the box'
 - CBS
 - Accountants
 - Gemeenten
 - Etc.
 - 3.1.3. Op welke plekken kunnen we data nu al vinden?
 - 3.1.4. Beheren van de data (wie)
 - 3.1.5. En met welk doel?
- 3.2. Doel delen data per stakeholdergroep
 - 3.2.1. Waar koppelen wij het aan?
 - ZE
 - Duurzaamheid?
- 3.3. Het moet een win-win zijn voor iedereen
- 3.4. Optimaal benutten laadruimtes
- 3.5. Goed inzicht in alle parameters
 - 3.5.1. Gevolgen
- 3.6. Eigenaarschap data

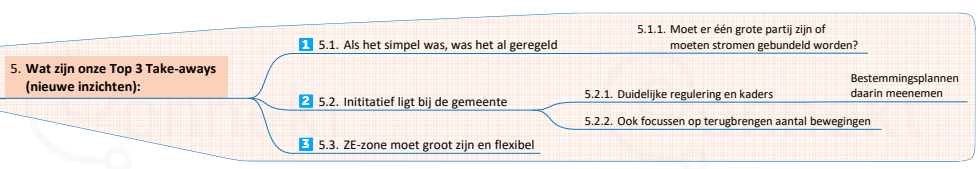
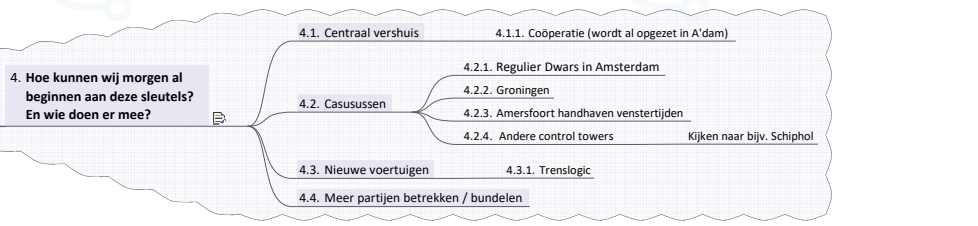
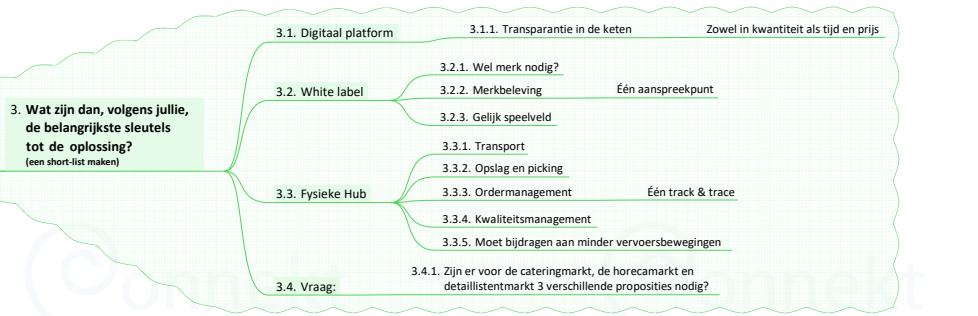
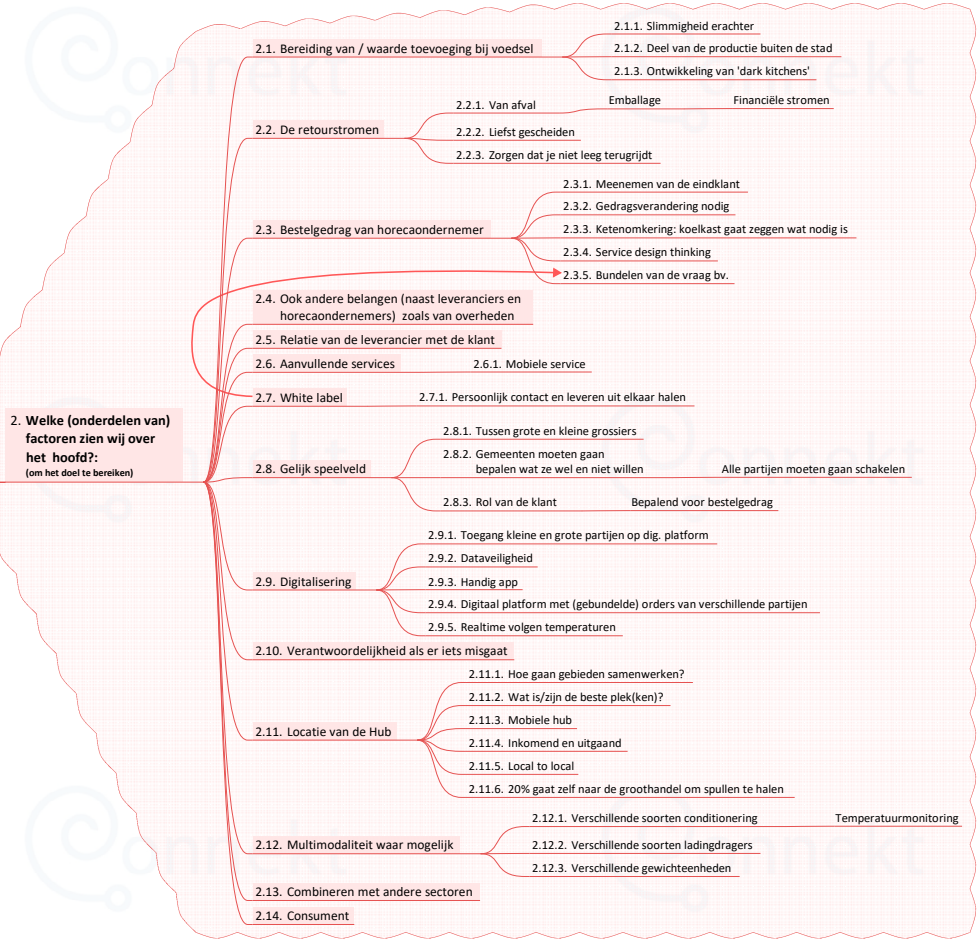
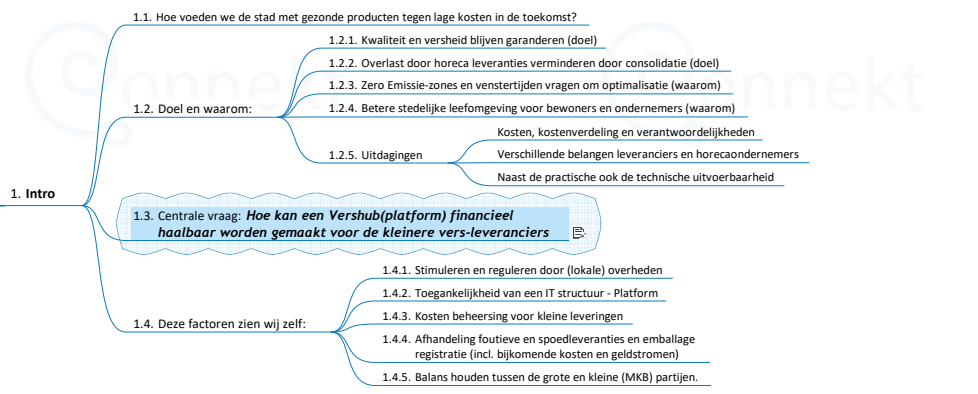
4. Hoe kunnen wij morgen al beginnen aan deze sleutels? En wie doen er mee?

- 4.1. Inventariseren van wat er al aanwezig is
- 4.2. Inzicht krijgen in welke data nodig is en waarvoor?
 - 4.2.1. Wat willen wij graag doen/weten?
 - 4.2.2. Waar ligt de verantwoording
- 4.3. Delen van informatie/showcases
 - 4.3.1. Samen over in gesprek gaan
- 4.4. Namen van wie willen helpen?
 - 4.4.1. Dura Vermeer
 - Eigen data delen
 - Transport/vervoersdata bouwproject
 - 4.4.2. Regio Nijmegen Arnhem
 - Graag over meedenken
 - 4.4.3. CB - Jacco vd Kamp

5. Wat zijn onze Top 3 Take-aways (nieuwe inzichten):

- 1 5.1. Welke vragen wil wie beantwoorden?
 - 5.1.1. Welke data hoort erbij?
 - 5.1.2. Waarvoor nodig
- 2 5.2. Er is al hartstikke veel
 - 5.2.1. Begin gewoon
 - 5.2.2. De eerste contacten zijn al gelegd
- 3 5.3. Denk 'out of the box'
 - 5.3.1. De accountant doet ook mee

Connekt
 CONCEPT verslag
 ZE-Zones dilemma's 2019
 Sessie: Data
 Moderator: Frits Lintmeijer
 LiveMapper: Josse Lubberts



1. Intro

- 1.1. Doel en waarom:
 - 1.1.1. Het bundelen aan de randen van de stad (hubs) wordt vaak genoemd als oplossing voor de last mile binnen ZE-zones. Om van daaruit kleiner, compacter en duurzaam de stad in te gaan.
 - 1.1.2. Wat is een hub?
 - 1) Een manier om minder en beter benutte voertuigen in de stad te krijgen
 - 2) Maakt het eenvoudiger om een ZE-zone in te voeren
 - 3) Overall goedkoper goederenvervoer
 - 4) Beter stedelijke leefomgeving
 - 1.1.3. Dit vraagt om een overslagpunt met bijbehorende handelingen en kosten.
- 1.2. Centrale vraag: **Hoe krijgen wij meer (en/of succesvollere) stedelijke hubs?**
- 1.3. Deze factoren/ uitdagingen zien wij zelf:
 - 1.3.1. Verdeling van de kosten tussen first en last mile.
 - 1.3.2. Logistiek dienstverleners leveren markt in bij aflevering op hub
 - 1.3.3. Voordelen bij een partij die niet meebetaalt (stad / bewoners)

2. Welke (onderdelen van) factoren zien wij over het hoofd?:
 (om het doel te bereiken)

- 2.1. Aansprakelijkheid
 - 2.1.1. Beschadegingen voor rekeningen nemen
 - 2.1.2. Kwaliteitseisen
- 2.2. Diversiteit in verschillende soorten producten
 - 2.2.1. Gekoelde producten
 - 2.2.2. Versus andere soorten producten
- 2.3. Beter faciliteren van de retourstroom
- 2.4. Bestelgedrag van de gebruiker
 - 2.4.1. Bij consumenten
 - 2.4.2. Maar ook zakelijk
 - 2.4.3. Als je zelf beter plant Wordt de volgende stap in de keten ook beter gepland
- 2.5. Snelheid
- 2.6. Integratie van verschillende informatie systemen
- 2.7. AVG
 - 2.7.1. Welke chauffeur komt waar?
 - 2.7.2. En welk moment?
- 2.8. Niet alleen goederen geleverd, maar zit ook dienst aan vast 2.8.1. Kan je dat wel uit elkaar trekken?
- 2.9. Markt kan te klein zijn
- 2.10. Locatiebeschikbaarheid
 - 2.10.1. Groot sorteercentrum?
 - 2.10.2. Kleinere hubs?
 - 2.10.3. Denk aan schaalgrootte
- 2.11. Invloed van retailers/webshops op de consument

3. Wat zijn dan, volgens jullie, de belangrijkste sleutels tot de oplossing?
 (een short-list maken)

- 3.1. Meer regionaal oplossen
- 3.2. Magazijnruimte afnemen op een hub
 - 3.2.1. Opslagruimte
 - 3.2.2. Minder geld kwijt aan huur
- 3.3. Een grote ZE zone kan een hub laten bloeien
- 3.4. Inkoop door lokale overheid 3.4.1. Duurzaam
- 3.5. Kijk hoe bedrijven zoals fietskoeriers omgaan met aansprakelijkheid
- 3.6. Goed beschrijven van keten verantwoordelijkheden
 - 3.7.1. Pakket kluis
 - 3.7.2. In Nederland krijgen we veel aan huis / afhaalpunt
 - 3.7.3. Buitenland is dat anders
 - 3.7.4. 70% B2C past in een kluis
 - 3.7.5. Arbeid is grootste kostenfactor in last mile
- 3.7. Onbemande levering
 - 3.8.1. Op basis van openstellen van data
 - 3.8.2. Betalen als je een slechte beladingsgraad hebt (onder 70%)?
- 3.8. Privileges geven aan mensen die duurzaam leveren door gemeente
- 3.9. Vanuit een hub kan je 24/7 afleveren 3.9.1. En dan de laatste kleinere afstand afleggen
- 3.10. Samenwerking tussen verschillende partijen
 - 3.10.1. Voorbeeld: Hub Den Haag
 - 3.10.2. Hoe stimuleer je dat?
 - Aangaan
 - Vragen stellenHoe kunnen wij elkaar beter steunen?
 - 3.10.3. Gemeenten hoeven niet direct locaties aan te bieden
- 3.11. Concessie verlening laten doen
 - 3.11.1. Wie is de aanbestede? Afdeling belasting van de gemeente
 - 3.11.2. Waarom zou je horeca aanbesteden? Kan wel maar dan ben je afhankelijk van de goodwill van andere partijen
 - 3.11.3. White label voertuigen
 - 3.11.4. Mening zijn nog verdeeld

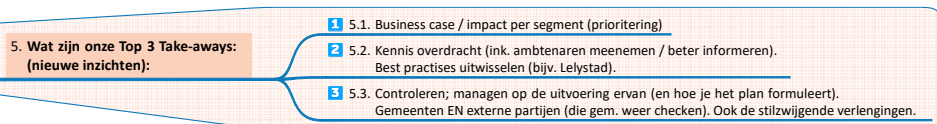
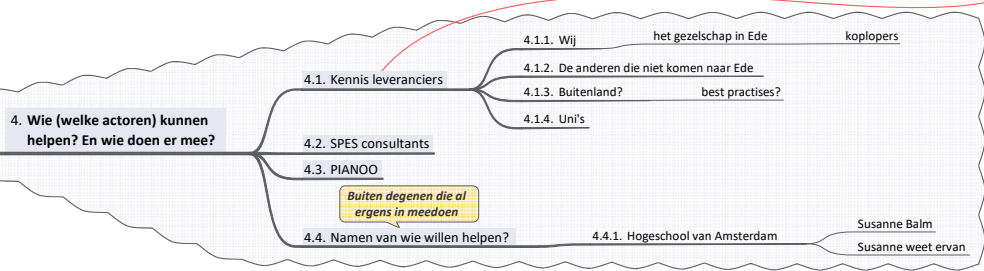
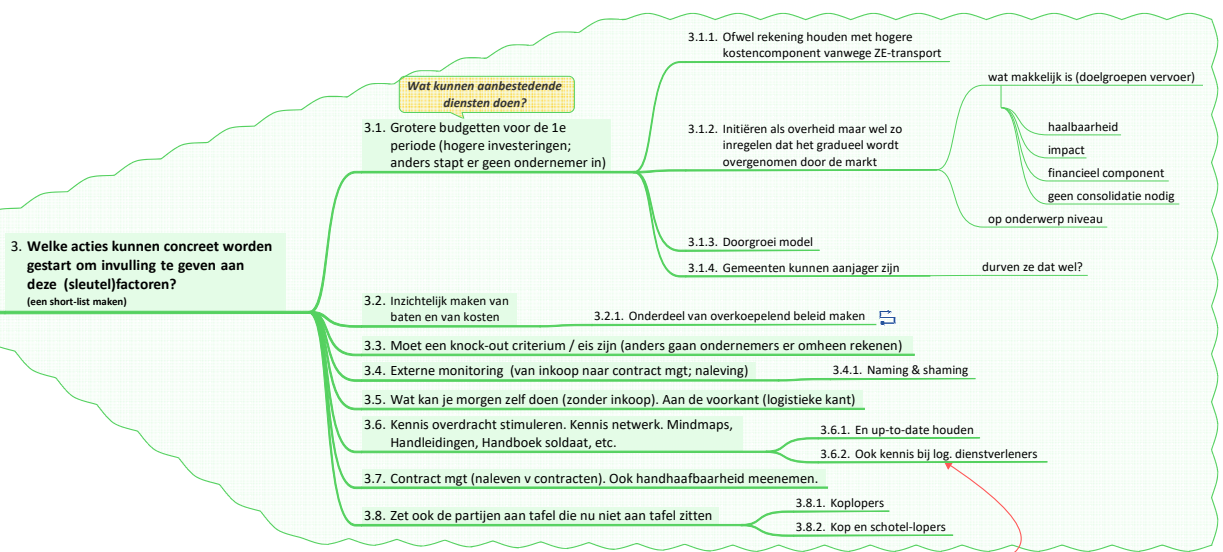
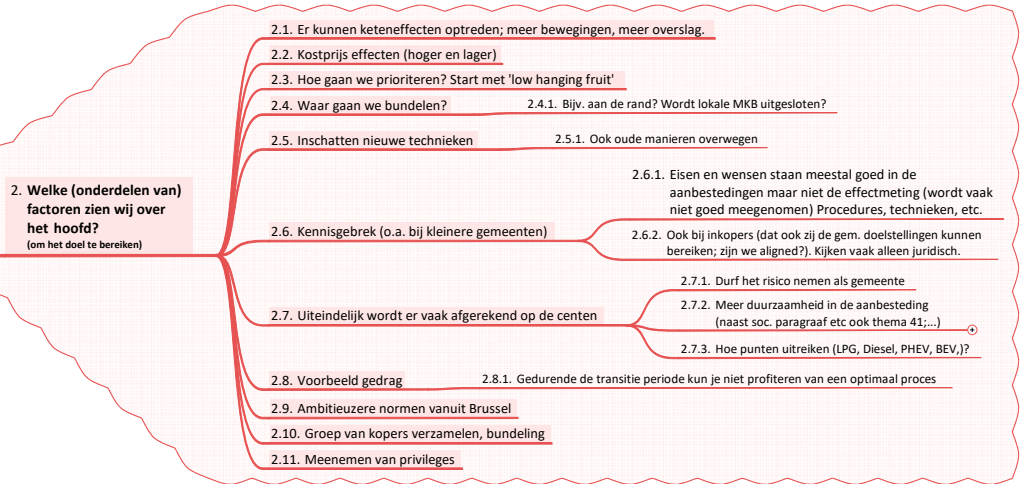
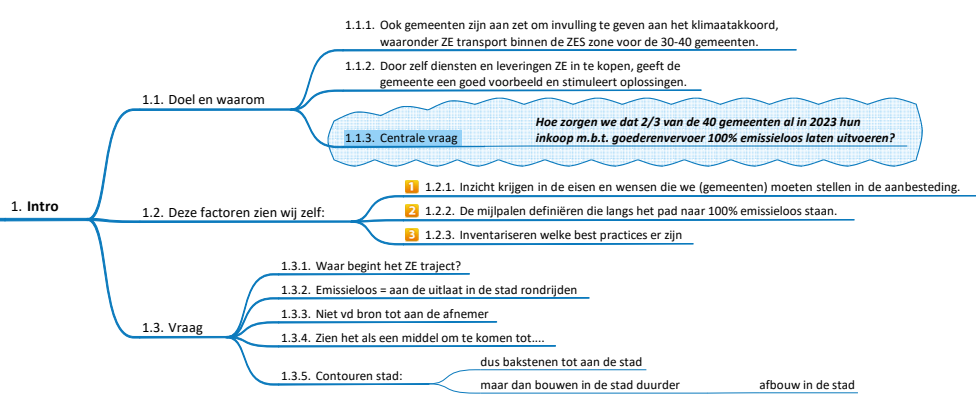
4. Hoe kunnen wij morgen al beginnen aan deze sleutels? En wie doen er mee?

- 4.1. Beginnen met praten met mensen uit de verschillende sectoren
 - 4.1.1. Welke concepten werken al?
 - 4.1.2. En hoe gaan we dat opschalen in andere steden?
- 4.2. Coalition of the willing in elke regio opzetten 4.2.1. Er zijn wel verschillende sectoren waar dit gewoon niet werkt
- 4.3. Bewustwording groter maken
- 4.4. Succesverhalen rondbazuinen
 - 4.4.1. Laten zien dat het kan
 - 4.4.2. Mensen enthousiasmeren
- 4.5. Uitzoeken hoe we om moeten gaan met aansprakelijkheid
- 4.6. Minder kletsen, meer doen
- 4.7. Namen van wie willen helpen?
 - 4.7.1. Anna Paulides
 - 4.7.2. Laurens Tuinhout
 - 4.7.3. Han van der Steen
 - 4.7.4. Eelco Den Boer

5. Wat zijn onze Top 3 Take-aways (nieuwe inzichten):

- 5.1. Voorbeeld van de Sligro in Den Bosch 5.1.1. Blijkbaar is het mogelijk om soortgelijke hubs op te zetten
- 5.2. Je moet het vanuit de positieve kant benaderen 5.2.1. Belonen versus straffen
- 5.3. De Haagse Hub
 - 5.3.1. Meerdere voorbeelden van hubs die opgezet gaan worden en wat het effect daarvan is
 - 5.3.2. Wat is speciaal aan de Haagse Hub?
 - Vliegwiel
 - Er zijn een aantal partijen begonnen
 - Daardoor zijn leveranciers/ondernemers erover na gaan denken

Connekt
 Verslag
 ZE-Zonesdilemma 2019
 Sessie: Duurzaam inkopen
 Moderator: Han van der Steen
 LiveMapper: Jerre Lubberts





Verslag
ZE-Zonesdilemma 2019
Sessie: Financiering en verkrijgbaarheid

Moderator: Alex Matatula
LiveMapper: Paul Groen

1. Intro

1.1. Doel en waarom:

- 1.1.1. Laag volume op gemotoriseerde weg (vracht)voertuigen
- 1.1.2. Redelijk volume op bestelauto's
- 1.1.3. Leiden lagere kosten tot een grotere vraag naar duurzamere voertuigen?

1.1.4. De centrale vraag:

In welke voertuigen moeten en kunnen we nu investeren om per 2025 gebruik te kunnen maken van Zero-Emissie stadslogistiek?

Waarom: Bespreken wat moet en wat kan

Opmerking: Financiering en beschikbaarheid zijn niet onlosmakelijk verbonden

1.1.5. Kennisdrager: **Wijnand de Geus (RAI)**

1.2. Deze factoren zien wij zelf:

- 1.2.1. De Total-cost-of-Ownership (TCO)
- 1.2.2. Rol van hybride voertuigen

2. Welke (onderdelen van) factoren zien wij over het hoofd? (om het doel te bereiken)

2.1. Segmenteren van de verschillende stromen

- 2.1.1. Beginnen met het 'laaghangend fruit'
- 2.1.2. En simultaan kijken waar het hoog-hangend fruit te vinden is
- 2.1.3. Geconditioneerde voertuigen

2.2. Het aanbod sluit nog niet aan bij de vraag

2.3. Onderzoeken van de controleerbaarheid

- 2.3.1. Is het eenvoudig genoeg?
- 2.3.2. Kan de overheid het aan?
- 2.3.3. EU-uniform

2.4. De regelgeving bepaalt de vraag

2.4.1. Financiële ondersteuning van de transitie

2.5. Kwantificeren van de kosten en baten

2.5.1. Maatschappelijke baten die we nu niet in Euro's kunnen uitdrukken

2.6. De totaaloplossing vraagt om een andere financiering

2.7. Duidelijk kijken naar de rol vd overheid

- 2.7.1. Opschalen
- 2.7.2. Krachtenbundeling

2.8. Garantiefonds over restwaarde ipv subsidie

2.9. Subsidies zijn essentieel voor de beginfase

2.10. Retrofit als actie

2.10.1. Als onderdeel van

2.11. 2e-hands markt

2.11.1. Op EU-niveau

3. Welke acties kunnen concreet worden gestart om invulling te geven aan deze (sleutel)factoren? (een short-list maken)

3.1. Organiseer een denktank voor de langere termijn's financiering van deze transitie

3.1.1. Waarbij de overheid een grote rol speelt

3.2. Huurkoop als optie voor financiering

3.3. Naar voren halen van baten?

3.4. Stimuleren van goed gedrag

3.4.1. En het belonen

4. Wie (welke actoren) kunnen helpen? En wie doen er mee?

4.1. Organiseren van de denk-tank

4.2. Namen van wie willen helpen?

- 4.2.1. Michiel Bremmers
- 4.2.2. Harry Houthuijsen
- 4.2.3. Alex Pap
- 4.2.4. Pieter van Schaijk
- 4.2.5. Peter Tjalma
- 4.2.6. Gert-Jan Jonker

5. Wat zijn onze Top 3 Take-aways (nieuwe inzichten):

1 5.1. Erg gericht op kosten

5.1.1. Zou mooi zijn als we dit kunnen overzetten naar de baten

5.1.2. Formaliseren van de baten

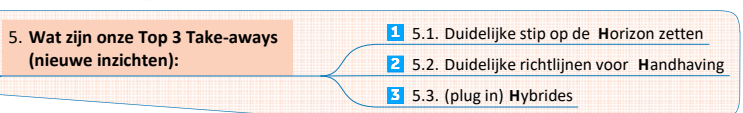
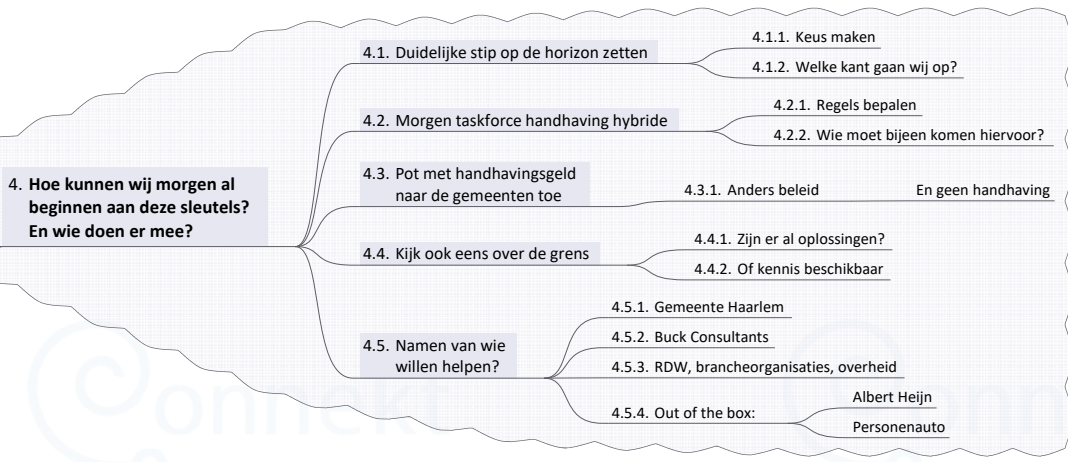
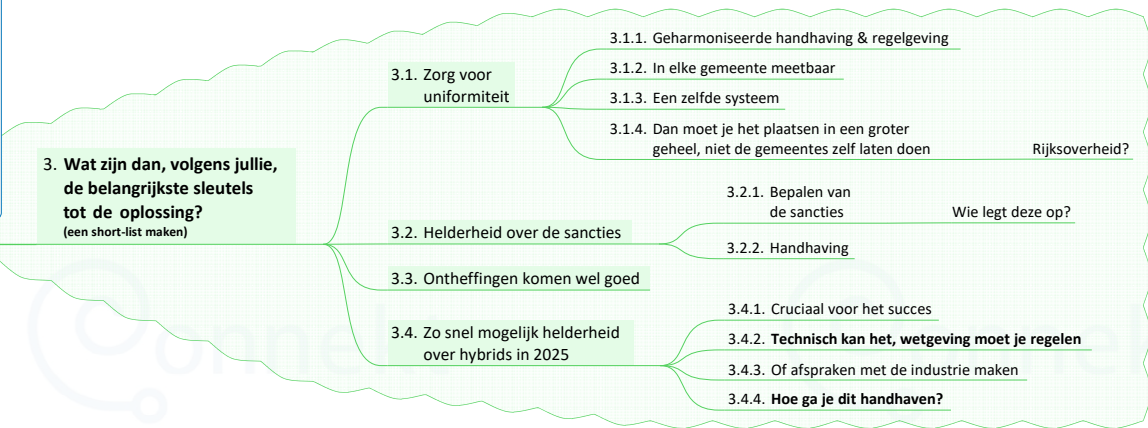
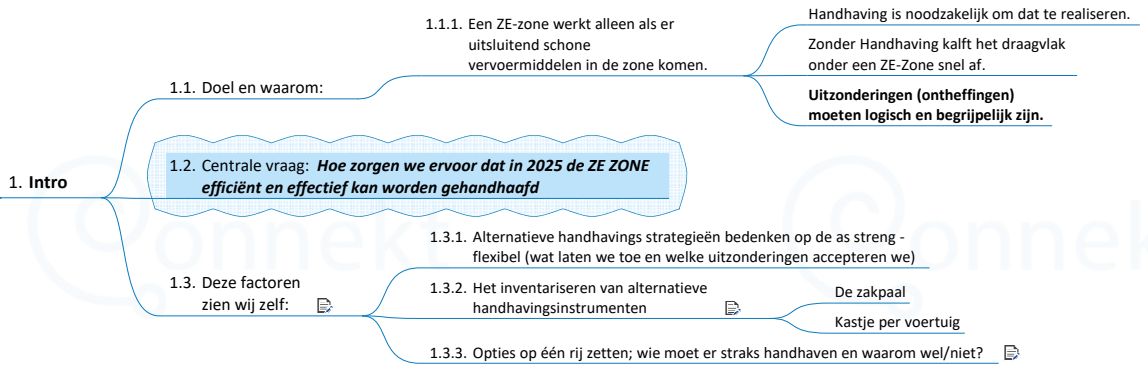
2 5.2. Het risico van op dezelfde manier doorgaan

3 5.3. Financieel stimuleren is noodzakelijk

5.3.1. Overheden drijven de snelheid van het proces

4 5.4. Probeer te leren van de eerdere succesfactoren

Connekt
Verslag
 ZE-Zones dilemma's 2019
 Sessie: ZE zones; handhaving
 Moderator: Frits Lintmeijer
 LiveMapper: Josse Lubberts



Connekt

Verslag
 ZE-Zones dilemma's 2019
 Sessie: Last mile en consolidatie (Ronde 2)
 Moderator: Eelco den Boer
 LiveMapper: Caspar Heine

