

SPES Noord-Holland Noord

Lokaal en regionaal advies duurzame stadslogistiek

Erik Regterschot, Nienke Buikema, Marten Bolt

19 april 2022

Inhoudsopgave

Introductie	3		
<i>Aanpak</i>	4		
<i>Instrumentarium duurzame stadslogistiek</i>	5		
Quick scan huidige situatie stadslogistiek	6		
Lokale aanpak duurzame stadslogistiek	8		
<i>Westfriesland</i>			
■ Stede Broec	10		
■ Enkhuizen	11		
■ Drechterland	12		
■ SED gemeenten	13		
■ Hoorn	14		
■ Koggenland	16		
■ Medemblik	18		
■ Opmeer	20		
<i>Alkmaar</i>			
■ Alkmaar	23		
■ Bergen	25		
■ Uitgeest	26		
■ Castricum	27		
■ Heiloo	28		
■ BUCH-gemeenten	29		
■ Heerhugowaard (2022: Dijk en Waard)	30		
■ Langedijk (2022: Dijk en Waard)	31		
■ Dijk en Waard	32		
<i>Kop van Noord-Holland</i>			
■ Texel	34		
■ Den Helder	37		
■ Schagen	40		
■ Hollands Kroon	42		
Lokale aanpak duurzame stadslogistiek	44		
Regionale aanpak duurzame stadslogistiek	47		
<i>Schagen: autoluw gebied</i>	48		
<i>Alkmaar en BUCH: goederenhub</i>	49		
<i>Texel en Den Helder: kans veerterminal</i>	50		
<i>Westfriesland: kans door ZE-zone Hoorn</i>	51		
<i>Toelichting instrumenten samenwerking</i>	52		
<i>Pakketkluizen</i>	53		
Bijlage: verantwoording			

Introductie

- Vanuit het Klimaatakkoord moeten de 30 tot 40 grootste Nederlandse steden in 2030 een zero-emissiezone (hierna: ZE-zone) voor stadslogistiek invoeren. Gemeenten en provincies hebben de doelstellingen en afspraken van het Klimaatakkoord onderschreven.
- Het Rijk stelt via het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (hierna: SPES) subsidies beschikbaar om zero-emissiezones voor stadslogistiek te onderzoeken.
- In Noord-Holland Noord zijn verschillende gemeenten ook bezig met ZE-zones voor stadslogistiek: Hoorn en Alkmaar.
- ZE-zones in deze centrumgemeenten kunnen voor omliggende gemeenten een effect hebben, ook voor de regionale verkeersstromen. Tegelijkertijd liggen er kansen voor betere bereikbaarheid en een gezondere leefomgeving door efficiëntere stadslogistiek. De provincie Noord-Holland wil met dit onderzoek achterhalen wat de gevolgen voor de gemeenten zijn en wat gezamenlijk gedaan kan worden om de verduurzaming van het goederenvervoer te stimuleren in Noord-Holland Noord.
- Het is dus belangrijk om voor Noord-Holland Noord inzicht te krijgen in de regionale effecten van stadslogistiek. Ook om in te kunnen spelen op regionale ontwikkelingen. Zoals de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (Noord-Holland) en de uitkomsten van het SPES-onderzoek voor de Vervoerregio Amsterdam (hierna: VRA).
- Uit deze VRA-studie blijkt dat een reële kans bestaat dat gemeenten aan de randen van de Vervoerregio Amsterdam niet profiteren van de centrale zones.
- Sommige vervoerders clusteren hun schone voertuigen in de zones vanuit efficiëntie. Sterker; de beïnvloeding kan negatief uitpakken voor gemeenten die verder van de zones af liggen.
- Voor Noord-Holland Noord is het dus ook relevant te onderzoeken wat het invoeren van deze zones voor de rest van de regio zullen betekenen. Ook relevant om aan te haken bij ontwikkelingen in de MRA voor de landsdelige aanpak duurzame stadslogistiek die het Rijk wenst. Dit om te voorkomen dat Noord-Holland Noord een 'blinde vlek' op de kaart van Nederland wordt.

Aanpak

Uit dit plan van aanpak komt een duidelijk punt op de horizon. Dit geeft duidelijkheid voor ondernemers in de regio.

Onderdeel van deze aanpak is ook een concrete routekaart op met tussenstappen op weg naar het punt op de horizon. Met concrete initiatieven waar al energie op zit, om uitstootvrije stadslogistiek te realiseren. Doelen van dit onderzoek zijn:

- Inzicht in ambities en ontwikkelingen van stadslogistiek in Noord-Holland Noord. Hoe groot is stadslogistiek? Zijn er regionale relaties? Wat willen gemeenten met stadslogistiek?
- Inzicht in mogelijkheden van gemeenten en provincie om stadslogistiek te verduurzamen.
- Inzicht in gevolgen van bovenstaande inzichten bij het bedrijfsleven in Noord-Holland Noord.
- Een voorstel welke stappen genomen kunnen worden. Per gemeente uitgesplitst, met een indicatie van laadbehoefte, en een regionale aanpak. Dit plan van aanpak is opgesteld door bureaustudie naar kernwinkelgebieden en gesprekken met ambtenaren. Vervolgens is toepasbaarheid van het instrumentarium samen met en per gemeente bepaald.
- Een voorstel voor het aansluiten op de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek MRA, die door VRA en provincie NH wordt opgesteld.

Dit document bestaat uit:

- Quick scan van de huidige situatie van stadslogistiek in Noord-Holland Noord (op basis van dashboard logistieke stromen)
- Een advies per gemeente
- Een advies over mogelijke regionale projecten

Lokaal en regionaal advies zijn opgesteld aan de hand van bureau-onderzoek en gesprekken met medewerkers van de verschillende gemeenten.

Per gemeente is een gesprek gevoerd, waarna vervolggesprekken plaats hebben gevonden in samenstellingen van gemeenten waar gemeentegrensoverschrijdende kansen liggen om de logistiek te verduurzamen.

Het advies per gemeente is opgesteld aan de hand van het instrumentarium duurzame stadslogistiek. Dit instrumentarium bevat generieke instrumenten die een gemeente kan gebruiken voor beleidsdoelen, zoals leefbaarheid of verblijfsklimaat. De instrumenten zijn gebaseerd op wetgeving, wettelijke taken, en verantwoordelijkheden van gemeenten.

Het instrumentarium is getoetst bij de betrokken gemeenten: wat kunnen zij doen en wat ligt voor de hand? Per gemeente is voorgesteld welke instrumenten kansrijk lijken. Tot slot is dit document besproken met Transport en Logistiek Nederland en Evofenedex.

Instrumentarium duurzame stadslogistiek

De in dit document opgestelde adviezen zijn gestoeld op het instrumentarium duurzame stadslogistiek dat Royal HaskoningDHV heeft opgesteld. Dit instrumentarium bevat instrumenten die een gemeente kan gebruiken om beleidsdoelen met betrekking tot leefbaarheid en verblijfsklimaat te halen. De instrumenten zijn gebaseerd op wetgeving, en wettelijke taken en verantwoordelijkheden van gemeenten. De betrokken gemeenten in dit onderzoek hebben ingestemd met de analyse van juist deze instrumenten.

Instrument	Omschrijving
Zero-emissiezone voor stadslogistiek (bestel- en vrachtoertuigen)	Het invoeren van een zone waar per 2025 in principe alleen uitstootvrije bedrijfsvoertuigen zijn toegestaan, met overgangsregelingen voor vracht (ZE per 2030) en bestelauto's (ZE per 2028). Insteek: centrum en eventueel omliggende wijken. Praktijk: veelal centrum (binnenstad). Kan eventueel in kleinere kernen, mits bevoorrading via achterzijde of laadplein mogelijk blijft. Deze maatregel is een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van duurzame stadslogistiek (en dus CO ₂ -reductie).
Autoluw/privileges	Geen specifieke ZE-maatregel, maar wel een belangrijke indirecte maatregel. Gehele afsluiting van straat of gebied voor al het verkeer, eventueel uitgezonderd venstertijden voor laden en lossen (of bestemmingsverkeer). Via privileges elektrische voertuigen wel toegang geven (eventueel met beperkingen in plaats/tijd). Belangrijk hierbij is het zo veel mogelijk borgen van ruime en uniforme algehele venstertijden (07.00-12.00 uur).
Eigen inkoop gemeente	Stellen van harde eisen of gunningscriteria met betrekking tot ZE bestel- of vrachtoertuigen in eigen inkoop of aanbestedingen van werken (bijvoorbeeld groenonderhoud). Harde eisen werken hierbij regulerend, gunningscriteria stimulerend.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	Met het verlagen van parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen kan het aantrekkelijker worden gemaakt om over te stappen van een uitstotend voertuig naar een zero-emissie voertuig. Vereiste is dat parkeertarieven hoog genoeg zijn om dit voordeel voor zero-emissie voertuigen te creëren.
Voorrang parkeervergunning voor zero-emissie voertuigen	Het verkorten van de wachttijd voor een parkeervergunning voor zero-emissie voertuigen ten opzichte van uitstotende voertuigen. Vereiste is dat er een wachttijd voor parkeervergunningen bestaat, zodat deze verkort kan worden.
Faciliteren oplaadinfra	Creëren van specifieke oplaadpleinen voor elektrische voertuigen (bestel- en vrachtoertuigen). Daarnaast faciliteren in herkomstgebieden (depots op bedrijventerreinen) waarbij met name gastgebruik kan worden gepromoot. Hieronder valt ook het faciliteren van snellaadinfra op hubs aan de randen van de stad of op bovenliggend wegennet.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Gunstigere of gratis leges rekenen voor ZE bestel- of vrachtoertuigen vergeleken met voertuigen op fossiele brandstoffen. Interessant voor RVV-ontheffingen of ontheffingen in relatie tot tijdelijke verkeersmaatregelen (bijvoorbeeld verhuizingen).
Handhaving	Strikter handhaven van gebieden met beperkte toegang, veelal via ANPR (Automatic Number Plate Recognition). Dit instrument scheidt een gelijk speelveld en geeft privileges meerwaarde.
Ontheffingenbeleid	Aanscherpen van het ontheffingenbeleid (Voor alle voertuigen) in gebieden die beperkt toegankelijk zijn (venstertijden- of voetgangersgebied). Doorgaans is beleid te ruim (te veel ontheffingen) waardoor sprake is van overlast en eventuele privileges voor ZE voertuigen weinig meerwaarde hebben.
Communicatie	Communiceren van lokale voorbeeldinitiatieven en subsidiemogelijkheden. Vaak in samenwerking met of door lokale ondernemersverenigingen.
Pakketkluisen	Het faciliteren van pakketkluisen op strategische locaties.

Quick scan huidige situatie stadslogistiek

- *Aantallen voertuigen*
- *Interstedelijke relaties van logistieke stromen*
- *Relaties met andere steden en gemeenten*

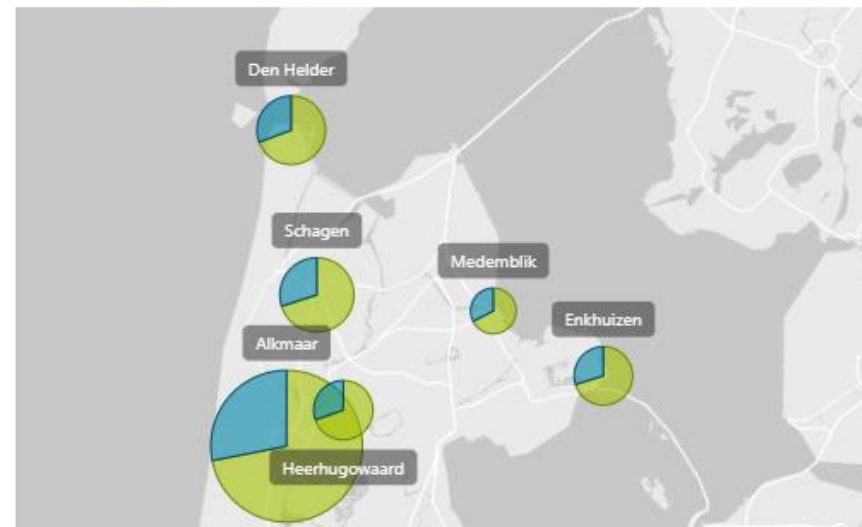
Omvang stadslogistiek Noord-Holland Noord

- In onderstaande tabel is de dagelijkse omvang van de stadslogistiek (bestel- en vrachtauto's) weergegeven voor de grote kernen in Noord-Holland-Noord. Onder stadslogistiek wordt verstaan het aantal bestel- en vrachtvoertuigen dat wordt ingezet voor winkel- en horecabevoorrading, inclusief bouwverkeer.
- NB: bestel- en vrachtverkeer naar woningen is niet opgenomen in deze raming.*
- Wat opvalt in de regio is het relatief hoge aantal bestelauto's (±70% van alle stadslogistieke bewegingen). Veruit de grootste stadslogistiek vindt plaats in Alkmaar, met ook een uitschieter in aantal bestelauto's in het venstertijdengebied. In de overige plaatsen is de omvang van stadslogistiek aanzienlijk kleiner.

Plaats	Vrachtauto's	Bestelauto's	Totaal
Enkhuizen	55 (29,7%)	130 (70,3%)	185
Medemblik	33 (32,7%)	68 (67,3%)	101
Den Helder	77 (30,7%)	174 (69,3%)	251
Schagen	86 (30,0%)	201 (70%)	287
Heerhugowaard	58 (30,4%)	133 (69,6%)	191
Alkmaar (centrum)	222 (28,1%)	569 (71,9%)	791
Alkmaar (venstertijdengebied)	122 (26,0%)	348 (74%)	470
Totaal	531	1275	1806

Omvang stadslogistiek grootste kernen Noord-Holland Noord

Soort auto ● Bestelauto ● Vrachtauto



Lokale aanpak duurzame stadslogistiek

Advies per gemeente

Westfriesland

Stede Broec

Enkhuizen

Drechterland

Hoorn

Koggenland

Medemblik

Opmeer

Gemeente Stede Broec

Kernwinkelgebied:

- Winkelcentrum Streekhof (Bovenkarspel, 61 winkels) is de grootste kern in de gemeente

Toegangsbeleid:

- Gewicht, lengte, breedte, of hoogte (hierna: GLBH)-beperingen: Rondom het winkelcentrum zijn gewichtsbeperingen ingesteld. (2.5-5.0 ton), vanwege kleine bruggen. Er zijn genoeg alternatieve aanrijdroutes, dus levert geen probleem op.
- In de gemeente Stede Broec zijn geen venstertijden ingesteld.

Parkeerbeleid:

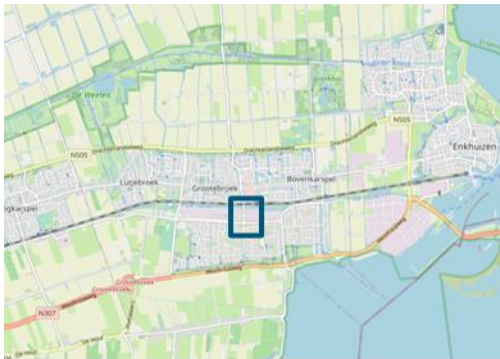
- In Stede Broec kan gratis geparkeerd worden. Wel wordt parkeerduur op sommige plekken gelimiteerd:
 - bij winkelcentrum Streekhof geldt een parkeerschijf in de blauwe zone, **maximaal 2** uur parkeren
 - bij Het Postkantoor met parkeerschijf geldt een blauwe zone, **maximaal 4** uur

parkeren

- Verder zijn er ook plekken bedoeld specifiek voor houders van gehandicapten parkeerkaarten

Bijzonderheden:

- Ambtelijke fusie Stede Broec, Enkhuizen en Drechterland
- Winkelcentrum Streekhof is groot winkelcentrum waar veel vrachtverkeer op af komt. De hoeveelheden bevoorradende voertuigen passen niet bij de relatief kleine kern waar het winkelcentrum in ligt. Een idee is om te werken met een hub bij het winkelcentrum en vanaf daar over te laden.



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid



Parkeerbeleid

Blauw: parkeerschijfzone max. 2 uur

Groen: parkeerschijfzone max. 4 uur

Gemeente Enkhuizen

Kernwinkelgebied:

- Het centrum van Enkhuizen telt 110 winkels

Toegangsbeleid:

- Rondom het kernwinkelgebied gelden venstertijden tussen 8:00 en 11:00 uur (elke dag)
- GLBH-beperkingen:
 - In de binnenstad van Enkhuizen geldt voor voertuigen een lengtebeperking 14,5 meter
 - Bij de spooronderdoorgang van de N505 ten westen van Enkhuizen geldt een hoogtebeperking van 445cm, dit is weinig beperkend gezien de maximale lengte van vrachtwagens
 - Op de N307 (Markerwaarddijk) geldt een hoogtebeperking van 448 cm, dit is weinig beperkend gezien de maximale lengte van vrachtwagens

Parkeerbeleid:

- In de binnenstad van Enkhuizen is parkeren alleen toegestaan met vergunning:
 - Dichtbij de winkels maximaal **drie uur mag** parkeren. Op het Albert Heijnplein (Molenweg) maximaal **twee uur**.

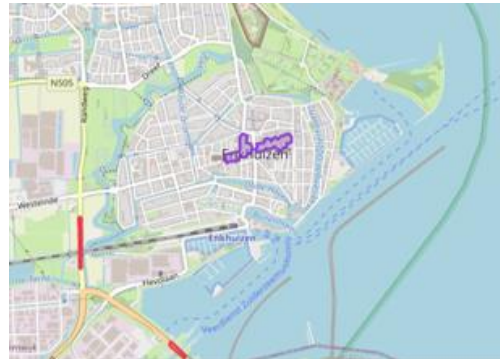
- Er zijn drie soorten bedrijvenvergunningen: 1. voor medewerkers van bedrijven die in de binnenstad zijn gevestigd, 2. voor bedrijven die voor het onderhouden van klantcontacten in de binnenstad zijn en 3. de zorgparkeervergunning
- Belangrijkste langparkeerterrein bij het station
- Vanwege de hoge parkeerdruk in het centrum spelen er discussies over gratis parkeren met vergunning. Er zit op dit moment een maximum aan het aantal vergunningen dat wordt uitgegeven.

Bijzonderheden:

- Ambtelijke fusie Stede Broec, Enkhuizen en Drechterland
- Oude binnenstad en redelijk groot winkelbestand trekken veel toeristen, problemen met vrachtwagens die weg zoeken door nauwe straatjes
- Kansen liggen in het verbeteren van de leefbaarheid door middel van parkeerbeleid en vrachtverkeer



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid

- Paars: venstertijdengebied
- Rood: hoogtebeperkingen



Parkeerbeleid

- Rood: maximaal 2 uur
- Blauw: maximaal 3 uur
- Groen: 5 uur

Gemeente Drechterland

Kernwinkelgebied:

- 14 winkels

Toegangsbeleid:

- Enkele gewichtsbeperkingen ('t Roems, 't Akkertje, Kranenburglaan 2.5 - 6 ton) door oude bruggen. Deze liggen niet op route naar winkels
- Hoogtebeperking (467 cm) op noordelijk gelegen N505. Weinig relevant want hoger dan standaard voertuighoogte
- In Drechterland gelden geen venstertijden.
- Inrijverbod doorrijdend vrachtverkeer van Enkhuizen naar Bovenkarspel vanwege smal wegprofiel. De vraag is hoe dat juridisch gehandhaafd moet worden.

Parkeerbeleid: gratis parkeren

- Bij het winkelcentrum in Hoogkarspel **maximaal 2 uur** parkeren
- Parkeren in Drechterland is **overal gratis**

Bijzonderheden:

- Ambtelijke fusie Stede Broec, Enkhuizen en Drechterland
- Wordt gesproken over een vrachtwagenverbod vanwege overlast (trillingen) en drukte



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid
GLBH-beperkingen in rode gebieden



Parkeerbeleid
Maximaal 2 uur in rode gebied

SED gemeenten - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Beperkt	Mogelijke regionale effecten van ZE-zone Hoorn: potentie voor regionale aanpak
Autoluw/privileges	Hoog	Reeds voetgangersgebied in Enkhuizen, hier zouden privileges voor elektrisch vervoer toegepast kunnen worden om overlast van vrachtverkeer in de oude binnenstad te beperken. Hier ligt ook een kans door de nabijheid van Hoorn, waar een zero-emissie zone ingevoerd gaat worden.
Eigen inkoop gemeente	Hoog	Gemeente Opmeer werkt al met elektrische voertuigen in de buitendienst. In Hollands Kroon en Schagen zijn grote delen van het wagenpark elektrisch. In regionale samenwerking zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	N.v.t.	Geen betaald parkeren dus geen effect
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Laag	Kosten RVV ontheffing: € 17,75. Dit is in vergelijking met de rest van de regio al relatief laag en is het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus laag.
Handhaving	Hoog	Interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Hoog	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluisen	Hoog	Pakketkluisen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt. Vooral relevant voor Enkhuizen en Stede Broec in verband met klachten over vele pakketdiensten.

Gemeente Hoorn

Kernwinkelgebied:

- 260 winkels

Toegangsbeleid:

- Rood: maximale hoogte (435 cm), alternatieve routes beschikbaar
- Groen: laad- en losplekken 08.00-18.00 uur
- Paars: venstertijden
 - Grote Noord/Kleine Noord: ma 07.00-11.00, ma-wa en vr 18.00-11.00, do 21.00-11.00
 - Dubbele Buurt: ma-zo 2.00-17.00
 - Roode Steen: apr-okt za-zo 07.00-12.00
 - Vaste ontheffingen voor bewoners en bedrijven; incidentele ontheffingen voor bijzondere situaties; uit te breiden met parkeeronthefing; geen zero emissie artikel

Parkeerbeleid:

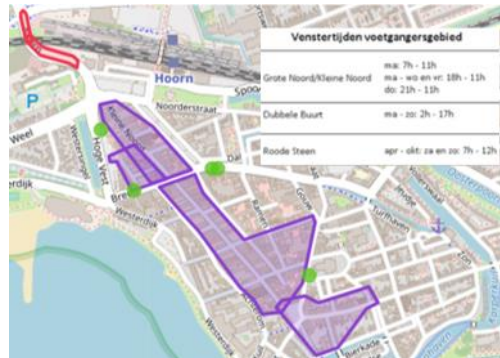
- Terreinen voor dagparkeren en parkeerplekken in de binnenstad (vaak maximaal 2 uur), gratis parkeren Nieuwe Wal bij Julianapark

Bijzonderheden:

- G40 gemeente: ambitie ZE-zone opgenomen in mobiliteitsvisie



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid

- Rood: hoogtebeperking (435 cm)
- Paars: venstertijdengebied



Parkeerbeleid

- Zwart parkeerverbod (binnenstad ma-za 8.00-23.00 uur, koopzondag 12.00-17.00 uur)

Gemeente Hoorn - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Hoog	Hoorn is bezig met de uitwerking van een mogelijke zero-emissie zone vanaf 2026.
Autoluw/privileges	Hoog	Doordat Hoorn een oude binnenstad met smalle straatjes heeft liggen er kansen voor een autoluw gebied met privileges. Fietslogistiek wordt meegenomen in de uitwerking van de zero-emissie zone in Hoorn
Eigen inkoop gemeente	Hoog	Burgemeente Opmeer werkt al met elektrische voertuigen in de buitendienst. In Hollands Kroon en Schagen zijn grote delen van het wagenpark elektrisch. In regionale samenwerking zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden. Door dit regionaal aan te pakken (bijvoorbeeld samen met SED-gemeenten en Medemblik) kunnen schaalvoordelen ontstaan.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	Laag	Door de grote zones met parkeerverboden en relatief lage parkeertarieven wordt de doelmatigheid hiervan in Hoorn beperkt geacht.
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Laag	De kosten voor een verkeersontheffing zijn € 12,68. Dit is in vergelijking met de rest van de regio al relatief laag en is het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus laag.
Handhaving	Hoog	Interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Hoog	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluisen	Hoog	Pakketkluisen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Gemeente Koggenland

Kernwinkelgebied:

- 21 winkels

Toegangsbeleid:

- Voertuigen langer dan 6 meter mogen niet worden geparkeerd buiten de daarvoor aangelegde parkeervakken voor vrachtwagens.
- Op de parkeerterreinen bij winkelcentrum de Vijverhof in Avenhorn geldt voor vrachtwagens van maximaal 11 meter beperkte openstelling van maandag tot en met vrijdag van 07.00-10.00 uur
- Op de weg 'Grosthuisen' geldt een hoogtebeperking van 405 cm. Dit is geen belangrijke weg voor bevoorrading

Parkeerbeleid:

- Geen betaald parkeren.
- Ontheffing nodig voor voertuigen langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter

- Blauwe zones (max. 2 uur parkeren) in winkelgebied Obdam en Vijverhof in Avenhorn.
 - In Obdam levert dit problemen op voor omwonenden die hun auto niet kwijt kunnen.

Bijzonderheden:

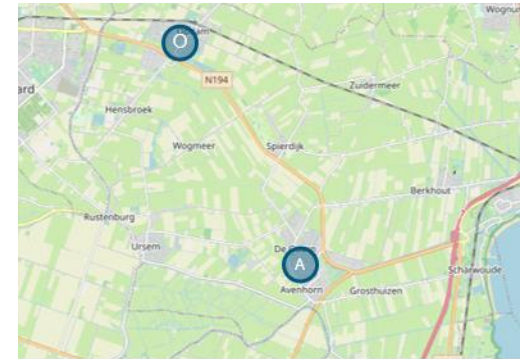
- Te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein van bedrijventerreinen, waardoor op straat wordt geparkeerd. Vrachtwagens ervaren hier overlast van doordat zij bepaalde terreinen daardoor niet meer kunnen bereiken. Gemeente is bezig om hier een plan van aanpak voor op te stellen.



Kernwinkelgebied
Winkelcentrum Vijverhof



Toegangsbeleid
Hoogtebeperking (405 cm) in rode gebied



Parkeerbeleid
Blauwe zones in Avenhorn (A) en Obdam (O)

Gemeente Koggenland - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Laag	Omvang gemeente te klein om kosten tegen baten op te laten wegen
Autoluw/privileges	Laag	Kernwinkelgebied te klein
Eigen inkoop gemeente	Beperkt	Buurgemeente Opmeer werkt al met elektrische voertuigen in de buitendienst. In Hollands Kroon en Schagen zijn grote delen van het wagenpark elektrisch. In regionale samenwerking zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	N.v.t.	Geen betaald parkeren dus geen effect
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Beperkt	€ 31,20; Dit is in vergelijking met de rest van de regio al relatief laag en is het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus laag.
Handhaving	Beperkt	Mogelijk interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Beperkt	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluzen	Hoog	Pakketkluzen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Gemeente Medemblik

Kernwinkelgebied:

- Het centrum van Medemblik bestaat uit 72 winkels, namelijk:
 - (4 musea, 9 mode, 35 shops, 23 horeca, 1 overig)

Toegangsbeleid:

- Vrachtwagens die bestemmingsverkeer zijn mogen het centrum van Medemblik in, m.u.v. enkele wegen
- GLBH beperkingen Oostersingel & Vlietsingel (zuid van centrum)
 - Verboden voor vrachtwagens (C07 bord) ; hoogtebeperking (400 cm), lengtebeperking (2.200 cm), breedtebeperking (300 cm), maximale massa (50.000 kg)
 - Centrum zuid vanuit zuidoosten met omweg alsnog te benaderen
- Geen venstertijden

Parkeerbeleid:

- Medemblik kent geen betaald parkeervergunningstelsel. Gratis parkeren wordt als positief ervaren
- Een blauwe zone van maximaal 1,5 uur parkeren geldt op de Nieuwstraat, Kaasmarkt, Saliebarak, Gedempt Achterom tussen Nieuwstraat en Waagat, Bagijnhof tussen Nieuwstraat en Torenstraat, Van Houweningenpark tussen perceelnummer 7 en T-splitsing Bagijnhof
- Bewoners van het oostelijk deel van Westereiland kunnen kosteloos een parkeervergunning (parkeerkaart) aanvragen tussen Westereiland 67 en kruising Westereiland/Hoogsteeg. (de vier voorste parkeervakken

gemeten vanaf de Hoogsteeg vallen niet onder deze zone) Als maximum geldt één vergunning op één of twee kenteken(s) per woning. Voor bewoners die beschikken over een garagebox worden wel leges gerekend.

- Project voor buitendijks parkeren bij Stedelijke parkeerplaats in samenwerking met Hollands Kroon en de provincie Noord-Holland.

Bijzonderheden

- Men ervaart minimale overlast van logistieke bewegingen, er zijn geen klachten over
- Zware voertuigen leveren soms overlast op, met name op de Westersingel, in mindere mate op de Pekelharinghaven, de Bangert en het Bagijnhof. Om overlast te voorkomen zijn sommige wegen voor zwaar verkeer afgesloten of alleen bereikbaar zijnde bestemmingsverkeer
- Afvalinzameling loopt stroef, vanuit gemeente loopt een initiatief ondernemers te activeren richting afvalbundeling. Plekken worden samen met ondernemers aangewezen.
- In gesprek met grote bevoorraders hoe te verduurzamen. Door middel van kennissessies worden ondernemers meegenomen in de geleerde lessen van grote bedrijven.
- Laadinfrastructuur is punt van zorg.
- Geïnteresseerd in gezamenlijk introducerend overleg met Hoorn, provincie en Enkhuizen



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid

Hoogtebeperking (400 cm), lengtebeperking (2200 cm), breedtebeperking (300 cm), maximale massa (50000 kg) in rode gebied



Parkeerbeleid

Rode gebied is blauwe zone

Gemeente Medemblik - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Beperkt	Mogelijke regionale effecten van ZE-zone Hoorn: potentie voor regionale aanpak
Autoluw/privileges	Beperkt	Mogelijk ligt hier een kans door de oude binnenstad
Eigen inkoop gemeente	Beperkt	De nabije gemeente Opmeer werkt al met elektrische voertuigen in de buitendienst. In Hollands Kroon en Schagen zijn grote delen van het wagenpark elektrisch. In regionale samenwerking zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	N.v.t.	Geen betaald parkeren dus geen effect
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Beperkt	€ 47,80; Dit is in vergelijking met de rest van de regio ongeveer gemiddeld. Het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus beperkt.
Handhaving	Beperkt	Mogelijk interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Beperkt	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluisen	Hoog	Pakketkluisen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Gemeente Opmeer

Kernwinkelgebied:

- Het centrum van Spanbroek telt 25 winkels

Toegangsbeleid:

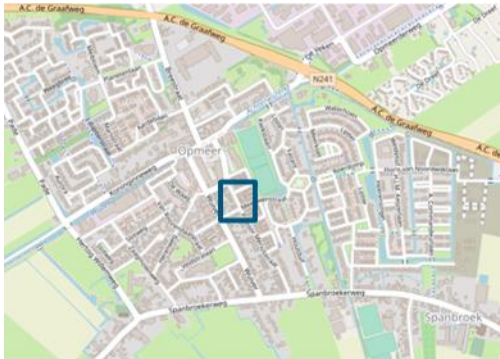
- In of rondom Opmeer zijn geen venstertijdengebieden
- In of rondom Opmeer zijn geen GLBH beperkingen

Parkeerbeleid:

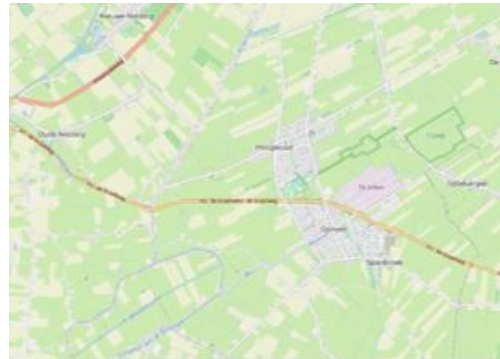
- Voertuigen langer dan 6 meter of hoger dan 2,40 meter zijn niet standaard toegestaan; hier zijn ontheffingen voor nodig.
- Bij het winkelcentrum Spanbroek/Opmeer geldt een parkeerschijfzone. Hier mag van maandag t/m vrijdag van 9.00 tot 18.00 en zaterdag tussen 9.00 en 17.00 maximaal twee uur geparkeerd worden met een parkeerschijf. Buiten de werkingstijden mag vrij geparkeerd worden in de vakken.

Bijzonderheden:

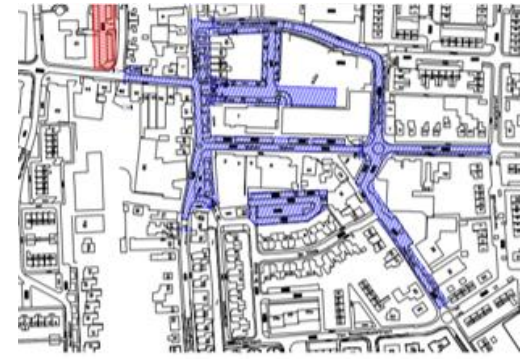
- Tuincentrum de Boet in Hoogwoud tijdens kerstshow 1000 verkeersbewegingen per dag. Tijdens kerstshow eenrichtingsverkeer Hereweg/Middenweg
- Klachten over grote vrachtwagens supermarkten door bevoorrading die via oude smalle lintweg Koninginneweg verloopt en dus de hoofdinfrastructuur dichtzetten



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid
Geen toegangsbeleid



Parkeerbeleid

- Blauw: parkeerschijfzone, max 2. uur parkeren
- Rood: langparkeren

Gemeente Opmeer - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Laag	Omvang gemeente te klein om kosten tegen baten op te laten wegen
Autoluw/privileges	Laag	Kernwinkelgebied te klein
Eigen inkoop gemeente	Beperkt	Buitendienst rijdt al elektrisch, maar de grote voertuigen nog niet. Omvang (ingehuurd) wagenpark beperkt, maar signaalwaarde van dit instrument is hoog. In samenwerking met andere gemeenten is opschaling denkbaar.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	N.v.t.	Geen betaald parkeren dus geef effect
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Laag	€ 16,00; Dit is in vergelijking met de rest van de regio al relatief laag en is het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus laag.
Handhaving	N.v.t.	Geen toegangsbeperkingen
Ontheffingenbeleid	N.v.t.	Geen toegangsbeperkingen
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluisen	Hoog	Pakketkluisen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.



**Royal
HaskoningDHV**
Enhancing Society Together

Regio Alkmaar

Alkmaar

Bergen

Uitgeest

Castricum

Heiloo

Heerhugowaard (2022: Dijk en Waard)

Langedijk (2022: Dijk en Waard)

Gemeente Alkmaar

Kernwinkelgebied:

- 550 winkels in het venstertijdengebied

Toegangsbeleid:

- Venstertijden: Venstertijden in zowel het groene als gele gebied van kaart 2. Hier geldt dat:
 - Van 07:00 tot 11:00 en van 17:00 tot 19:30 in de binnenstad van Alkmaar en Noorderkade van maandag t/m zaterdag.
 - Vrijdag tijdens het kaasmarktseizoen (4 april tot en met 29 september) geldt dat toegang mogelijk is tussen 07:00 en 10:00 en 17:00 en 19:30.
 - Verscheidene ontheffingen mogelijk, zie bijlage
- GLBH beperkingen: enkel hoogtebeperkingen onder de spooronderdoorgangen door de stad. Vooral de bergweg (westzijde centrum) van belang, aangezien de maximale hoogte met 385 cm onder de maximale hoogte van een vrachtwagen ligt.

Parkeerbeleid:

Terreinen voor dagparkeren & parkeerplekken in de binnenstad (betaald)

- Binnenstad en Spoorbuurt: maandag t/m zaterdag: 09:00 - 21:00. Zondag: 12:00 - 17:00
- Goedeburen: maandag t/m vrijdag 09:00- 17:00. Overige wijken: maandag t/m zaterdag: 09:00- 20:00 en zondag: 12:00- 17:00

Bijzonderheden:

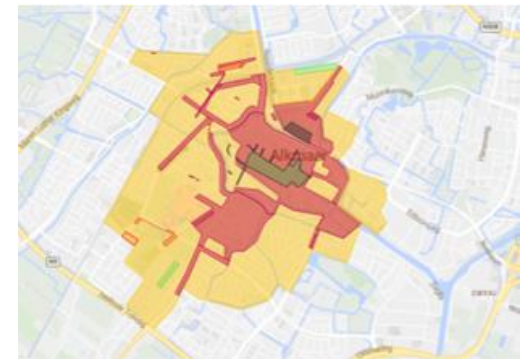
- Energie in pakketkluisen en privilegeblokken vanwege vele kleine voertuigen (PostNL/DHL)
- Camerahandhaving aanwezig rondom binnenstad, maar effectiviteit is nog niet zoals gewenst
- Kans voor logistieke hub (ook voor BUCH gemeenten) aan zuidwestkant
- Problemen met laden en lossen vóór venstertijdengebied (bijvoorbeeld Ritsevoort)
- G40 gemeente: concept plan van aanpak ZE-zone ligt klaar



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid
Groen & oranje: venstertijdengebied



Parkeerbeleid
- Grijs: parkeerverbod
- Oranje, rood en geel: betaald
- Groen: gratis

Gemeente Alkmaar - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Hoog	Alkmaar is een G40-gemeente en moet vanuit het Klimaatakkoord een zero-emissie zone invoeren.
Autoluw/privileges	Hoog	Interessant gezien omvang kernwinkelgebied en oud karakter. Wel met de kanttekening dat privileges vaak resulteren in kleinere voertuigen, waarover nu al overlast van een veelheid aan busjes wordt gemeld
Eigen inkoop gemeente	Hoog	Gemeente Opmeer werkt al met elektrische voertuigen in de buitendienst. In Hollands Kroon en Schagen zijn grote delen van het wagenpark elektrisch. In regionale samenwerking zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden. Door dit regionaal aan te pakken kunnen schaalvoordelen ontstaan.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	Hoog	Interessant gezien grootte van het betaald parkeren gebied
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente is te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Laag	€12,85; Dit is in vergelijking met de rest van de regio al relatief laag en is het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus laag.
Handhaving	Hoog	Interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Hoog	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluzen	Hoog	Pakketkluzen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Gemeente Bergen

Kernwinkelgebied:

- 100 winkels (& horeca) in het centrum

Toegangsbeleid:

- Geen venstertijden voor laden en lossen in Bergen
- Geen GLBH-bepkeringen binnen Bergen
- Enkele GLBH-bepkeringen op aanrijdroutes vanuit Alkmaar.
 - Gewichtsbeperking (50000 kg) op Huiswaarderweg tussen N245 en N9
 - Hoogtebeperking (385 cm) op Bergerweg bij onderdoorgang spoor station Alkmaar

Parkeerbeleid:

- betaald parkeren binnenstad, namelijk:
 - Zone A (rood) parkeren max 1,5 uur 10:00-19:00.
 - Zone B (bruin) parkeren onbeperkt 10:00-19:00
 - Zone D (paars) met vergunning 10:00-19:00

- Zone E (groen) parkeerschijfzone 10:00-19:00
- Vooral op mooie dagen veel overlast van parkeren. Wens om dat regionaal op te pakken.

Bijzonderheden

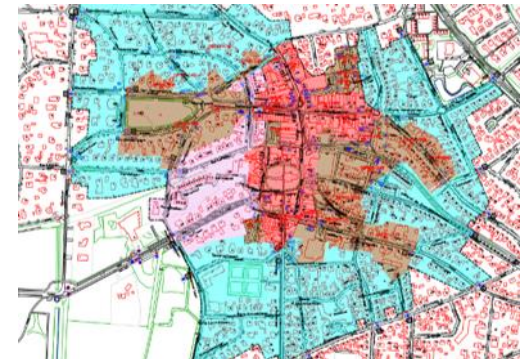
- Ambtelijke fusie Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo (BUCH)
- Van de BUCH gemeenten kan Bergen voorop lopen met verduurzamen logistiek
- Vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zou een uitkomst zullen zijn dat er venstertijden in het centrum ingevoerd worden om overlast te beperken. Dit wordt duidelijk in het ontwerp omgevingsvisie.
- Wens om vanuit verkeersveiligheid groot vrachtverkeer op één tijd te concentreren en rest met kleiner en duurzamer vervoer te bevoorraden.



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid
Rood: GLBH beperking



Parkeerbeleid

Gemeente Uitgeest

Kernwinkelgebied

- 35 winkels

Toegangsbeleid:

- Geen venstertijden
- Meerdere GLBH beperkingen, namelijk:
 - Molenwerf (noordkant kaart, parallel aan snelweg A9), max massa 15.000 kg i.v.m. brug)
 - Geeterweg (noordkant kaart, midden) – max massa: 30.000 kg i.v.m. bruggen
 - A9 (oostkant kaart) - max hoogte 470cm

Parkeerbeleid:

- Nergens in de gemeente geldt betaald parkeren
- Bijna overal kan vrij geparkeerd worden
- Er zijn twee gebieden waar een blauwe zone geldt. Hier dient de parkeerschijf gebruikt te

worden en mag maximaal 2 uur gratis geparkeerd worden. Dit zijn:

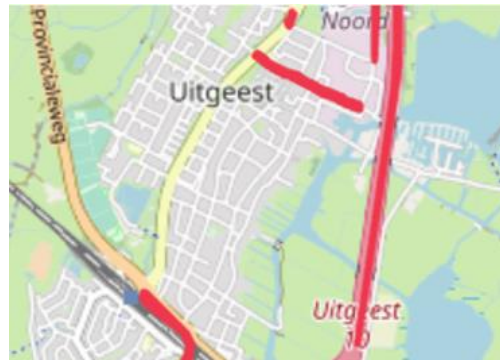
- A. Rond het Anna van Renesseplein (supermarkt & stationsgebied)
- B. Floraronde (woonwijk)

Bijzonderheden

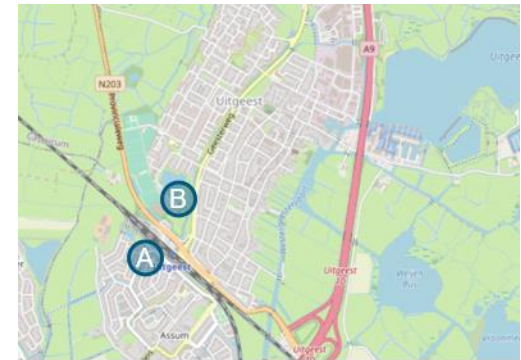
- Ambtelijke fusie Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo (BUCH)



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid



Parkeerbeleid

Gemeente Castricum

Kernwinkelgebied:

- 70 winkels (19 dagelijks + 51 niet-dagelijks) (meest recente informatie, uit 2012)

Toegangsbeleid:

- GLBH beperking: De toegangsweg aan de zuidkant van Castricum kent een hoogtebeperking op maximaal 435 cm (i.v.m. spooronderdoorgang) Het kernwinkelgebied bevindt zich hier rechtstreeks aan. Impact is gering aangezien de meeste vrachtwagens lager dan 4 meter zijn en het kernwinkelgebied ook via andere windrichtingen goed te bereiken is.
- Venstertijden: Castricum kent geen venstertijden

Parkeerbeleid:

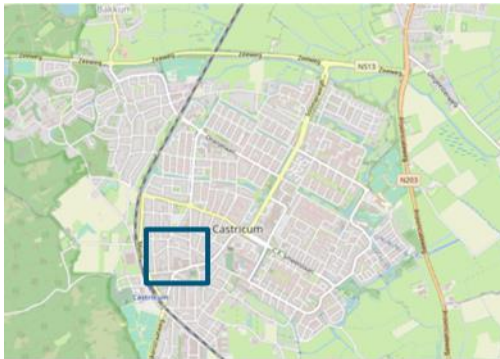
- De gemeente kent drie verschillende parkeerzones, namelijk:
 - De blauwe zone, welke zich bevindt rond het centrum. (groen op kaart)
 - Hier kan maximaal 2 uur geparkeerd worden met een parkeerschijf. Deze zone geldt maandag t/m zaterdag 8:00-18:00 en langs de Stationsweg van maandag

t/m vrijdag 8:00-18:00. De zone is te herkennen aan het groene gebied op de derde kaart.

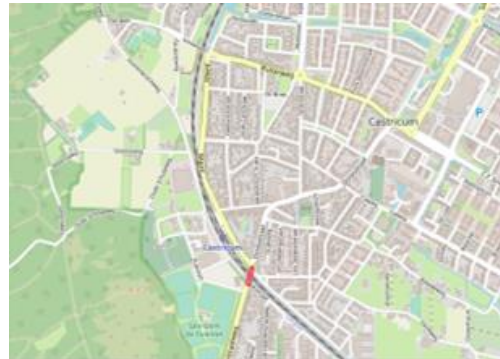
- Twee uitzonderingen: langs de stationsweg maximaal 1 uur parkeren; bij stichting dorps huis de kern maximaal 3 uur parkeren
- Bewoners kunnen een ontheffing krijgen voor het parkeren in dit gebied
- Betaald parkeren nabij het strand (rood op kaart)
- Vrij parkeren voor de rest van Castricum

Bijzonderheden

- Ambtelijke fusie Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo (BUCH)
- Castricum zal op termijn venstertijden moeten invoeren vanuit de verkeersveiligheid van de doorfietsroute die door het centrum loopt
- Pilot autoluwe dorpsstraat lijkt geen succes, en wordt nog geëvalueerd.



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid
Rode gebied max hoogte 435 cm



Parkeerbeleid
- Groen: gratis max. 2 uur
- Rood: betaald 9:00-20:00 uur

Gemeente Heiloo

Kernwinkelgebied:

- Winkelcentrum 't Loo, 40 winkels

Toegangsbeleid:

- GLBH beperkingen: enkel hoogtebeperking nabijgelegen A9 (450 cm); niet relevant want voldoende hoog voor regulier vervoer en genoeg alternatieve wegen
- Venstertijden: Heiloo kent geen venstertijden

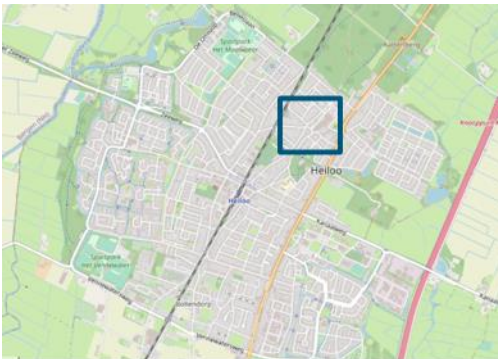
Parkeerbeleid:

- Betaald parkeren in blauwe zone of met parkeeronthefing. De blauwe zone geldt:
 - Maandag t/m donderdag 08:00-18:00. vrijdag 08:00-21:00 en zaterdag 08:00-18:00.
 - Blauwe zone: Rond het winkelcentrum 't Loo, in het stationsgebied, rondom de Wilgenlaan, Molenweg, Schoutslaan, Breedelaan en tussen Stationsweg en Heerenweg (voor Breedelaan geldt in overleg met de scholen een parkeertijd van 10 minuten).

- van 10 minuten).
 - In de blauwe zone max. 2 uur gratis parkeren met een parkeerschijf
- De blauwe zone is geplaatst:
- A. Rond het winkelcentrum 't Loo.
 - B. In het stationsgebied.
 - C. Rondom de Wilgenlaan, Molenweg, Schoutslaan, Breedelaan en tussen Stationsweg en Heerenweg (voor Breedelaan geldt in overleg met de scholen een parkeertijd van 10 minuten).

Bijzonderheden

- Verkeersplan vastgesteld met focus op veiligheid, luchtkwaliteit en woningbouwontwikkelingen.



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid



Parkeerbeleid

BUCH gemeenten - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Laag	Omvang gemeente te klein om kosten tegen baten op te laten wegen
Autoluw/privileges	Hoog	In de toekomst worden mogelijk venstertijden ingevoerd in Bergen en Castricum. De wens voor kleiner vervoer in Bergen biedt kansen voor het invoeren van privileges.
Eigen inkoop gemeente	Hoog	Omvang (ingehuurd) wagenpark beperkt, maar signaalwaarde van dit instrument is hoog. In samenwerking met andere gemeenten is opschaling denkbaar. Hierbij kunnen de geleerde lessen uit andere gemeentes in de regio worden meegenomen.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	Laag	Alleen betaald parkeren in Bergen en Castricum bij het strand, maar ook problemen met hoge parkeerdruk.
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Hoog	Bergen: € 93,45, Uitgeest: € 63,10, Castricum: € 93,00, Heiloo: € 73,20; Dit is in vergelijking met de rest van de regio gemiddeld tot hoog. Het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus beperkt tot hoog.
Handhaving	Hoog	Interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Hoog	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluisen	Hoog	Pakketkluisen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt. Kansen liggen door vele forensen rondom pakketkluisen op belangrijke OV-knooppunten.

Gemeente Heerhugowaard (2022: Dijk en Waard)

Kernwinkelgebied:

- 150 winkels in Stadshart

Toegangsbeleid:

- GLBH beperkingen: enkele hoogtebeperkingen op de uitvalswegen (N2, N194, N508) rondom Heerhugowaard. Dit levert geen substantiële impact op, want hoogtebeperkingen (max: 430cm – 550cm) zijn ruim hoger dan standaard voertuighoogte;
- Venstertijden: nabij het voetgangersgebied rond het stadshart (Parelhof, Kwarts, Coolplein en het pad Jade) gelden dagelijks venstertijden van 07:00-20:00 voor laad- en losverkeer. (was korter, maar uitgebreid om intensiteit te spreiden)

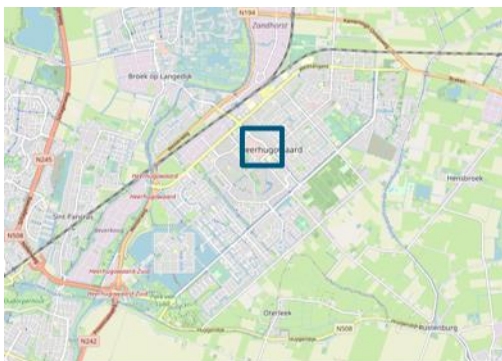
Parkeerbeleid:

- Rond het Stadshart (winkelcentrum Middenwaard en het Coolplein) zijn er betaalde parkeergarages en betaalde parkeerterreinen;
- Op straat alleen parkeren met een parkeervergunning;

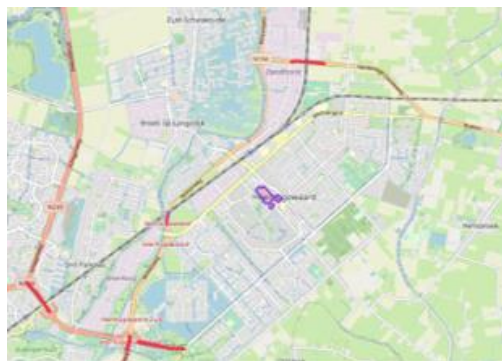
- Gratis parkeren bij P+R locaties (het NS-station).

Bijzonderheden:

- Vanaf 1 januari fusie tussen Heerhugowaard en Langedijk tot gemeente Dijk en Waard
- Tweede winkelgebied (Centrumwaard, 65 winkels) rondom Middenweg
- Stationsgebied in ontwikkeling, wordt onderdeel van stadshart, stedelijke verdichting



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid
Paarse gebied is venstertijdengebied



Parkeerbeleid

- Grijs: vergunninghouder gebied
- Geel: betaald
- Groen: gratis

Gemeente Langedijk (2022: Dijk en Waard)

Kernwinkelgebied:

- 43 winkels in winkelcentrum Broekerveiling

Toegangsbeleid:

- Venstertijden: Langedijk kent geen venstertijden
- GLBH beperkingen: de oostelijk gelegen N242 (noord-zuid) en N194 (west-oost) kennen hoogtebeperkingen van 405 cm respectievelijk 465 cm in verband met onderdoorgangen. Gezien de maximale hoogte van vrachtwagens zorgt dit niet voor substantiële invloed op het kernwinkelgebied

Parkeerbeleid:

- Binnen de bebouwde kom van gemeente Langedijk mogen geen grote voertuigen geparkeerd worden die (tijdens de week): lengte meer dan 600 cm en hoogte meer dan 204 cm
- Campers, kampeerauto's, caravans en kampeerwagens tot een lengte van maximaal 6 meter en een hoogte van maximaal 2,4 meter mogen niet langer dan 8 dagen geparkeerd worden.

- Aan parkeren voor personenvervoer zijn geen beperkingen opgelegd.

Bijzonderheden:

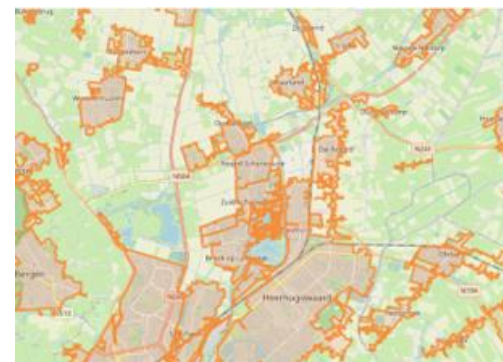
- Vanaf 1 januari fusie tussen Heerhugowaard en Langedijk tot gemeente Dijk en Waard



Kernwinkelgebied
Winkelcentrum Broekerveiling



Toegangsbeleid
In rode gebied hoogtebeperkingen



Parkeerbeleid
Oranje gebieden niet toegankelijk voor grote voertuigen

Gemeente Dijk en Waard - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Laag	Omvang gemeente te klein om kosten tegen baten op te laten wegen
Autoluw/privileges	Laag	Kernwinkelgebieden te klein
Eigen inkoop gemeente	Beperkt	Omvang (ingehuurd) wagenpark beperkt, maar signaalwaarde van dit instrument is hoog. In samenwerking met andere gemeenten is opschaling denkbaar. Buurgemeente Opmeer werkt al met elektrische voertuigen in de buitendienst. In Hollands Kroon en Schagen zijn grote delen van het wagenpark elektrisch. In regionale samenwerking zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	Beperkt	Mogelijk beperkt effect in Heerhugowaard
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Hoog	Heerhugowaard: Geen kosten vermeld op de website Langedijk: € 111; Dit is in vergelijking met de rest van de regio relatief hoog en is het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus hoog.
Handhaving	N.v.t.	Geen toegangsbeperkingen
Ontheffingenbeleid	N.v.t.	Geen toegangsbeperkingen
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluisen	Hoog	Pakketkluisen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Kop van Noord-Holland

Texel

Den Helder

Schagen

Hollands Kroon

Gemeente Texel

Kernwinkelgebied:

- Kernwinkelgebied Den Burg; 75 winkels (horeca & shopping)

Toegangsbeleid:

- Op deze wegen (paarse) is het niet toegestaan met een vrachtwagen, bakwagen of trailer te rijden. Er is sprake van drie categorieën
 - Weverstraat (centrum Den Burg) is wandelgebied met vensters (07:00-11:30; 18:00-21:00). Met name voor leefbaarheid, bevalt goed. Ontheffing mogelijk
 - Hogeberggebied is altijd afgesloten, behalve voor bestemmingsverkeer, vanuit landschappelijk oogpunt
 - Overige afgesloten wegen zijn te klein voor vrachtverkeer

Parkeerbeleid:

- Betaald onbeperkt parkeren met vooraf gekocht Texel e-vignet. Bij de dorpen en bij de strandslagen is er tussen 08:00-20:00. Er zijn uitzonderingen:

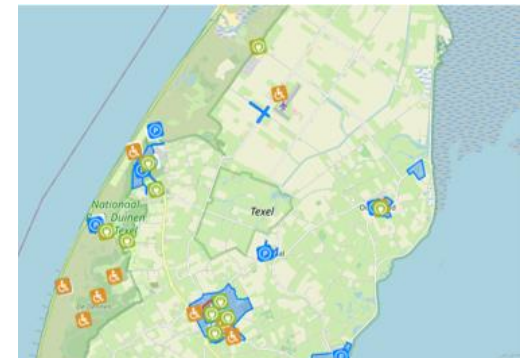
- Den Burg: max. 2 uur in de binnenring, P-terrein van AH max. 1 uur, P-terrein Vogelengang max. 2 uur, Parkstraat en Burgwal max. 0,5 uur
- De Koog: P-terrein Lidl en De Brink max. 2 uur. Ouderschield: Heemskerckstraat tussen J.C. Rijpstraat en Barentzstraat: maximaal 2 uur; er komen ook zones van max 1 uur
- Qua capaciteit is handhaving lastig, maar de betalingsbereidheid is zeer hoog



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid



Parkeerbeleid
Blauwe gebied: parkeren Texel e-vignet

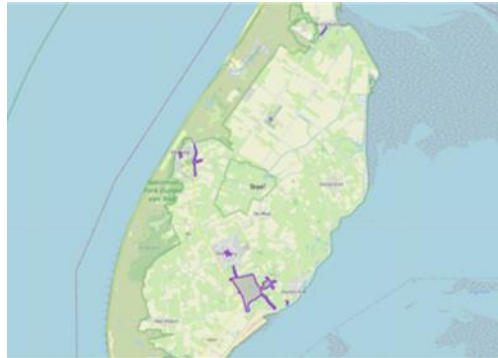
Gemeente Texel (2)

Bijzonderheden:

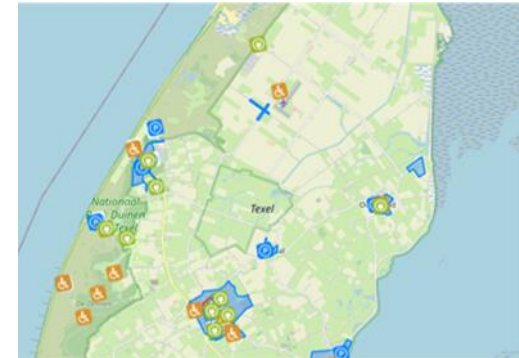
- Er zijn weinig ambities van het bestuur voor het verduurzamen van goederentransport. Een ambtelijke gedachtegang is een ZE-zone in de duinen.
- Men wil wel de toerist zoveel mogelijk uit de auto krijgen. Recreatieve fietspaden door duinen en bossen worden opgeknapt
- Meest kenmerkende knelpunt is de gigantische stroom aan vracht- en personenverkeer dat door Den Helder gaat. Er zijn onderzoeken geweest over het combineren van pakketstromen richting Texel. Veelbelovend, maar Schoolplein bedrijfsbelangen en strategieën lijken moeilijk uit te lijnen
- Potentie raakvlak Texel en Den Helder. Hier lopen al gesprekken voor, tot nog toe weinig resultaat. Boot als mogelijk instrument gezien om beleid toe te passen (bijvoorbeeld geen uitstotende vrachtwagens meer op de boot toestaan, of het toepassen van een reserveringssysteem)
- De gemeente maakt onderdeel uit van regionaal stimuleringsprogramma 'De Kop werkt!', waarin samen met de andere gemeentes in de Kop van Noord-Holland wordt gewerkt aan een toekomstbestendige regio.



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid



Parkeerbeleid
Blauwe gebied: parkeren Texel e-vignet

Gemeente Texel - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Hoog	Mogelijke kans om vanaf veerterminal Den Helder alleen nog zero-emissie bestel- en vrachtauto's toe te laten
Autoluw/privileges	Hoog	Mogelijk interessant in verblijfsgebieden waar veel toeristen komen
Eigen inkoop gemeente	Beperkt	In Hollands Kroon en Schagen zijn grote delen van het wagenpark elektrisch. In regionale samenwerking (mogelijk binnen 'De Kop werkt!') zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	N.v.t.	Kans vanwege aanwezigheid betaald parkeren en gemak van kopen e-vignet
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Beperkt	€ 43,40: Dit is in vergelijking met de rest van de regio gemiddeld. Het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus beperkt.
Handhaving	Hoog	Interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Hoog	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluisen	Hoog	Pakketkluisen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Gemeente Den Helder

Kernwinkelgebied:

- 143 winkels; Er is een ontwikkeling gaande waarin het winkelgebied getransformeerd wordt naar woongebied, in verband met langdurige leegstand. Er komen supermarkten voor terug
- Zie rechterplaatje: het blauwe gebied ten noorden van Beatrixstraat is kernwinkelgebied

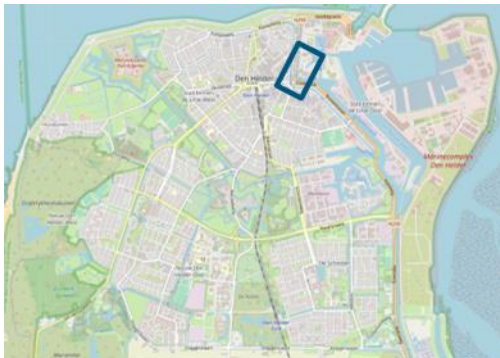
Toegangsbeleid:

- In sommige stegen GLBH beperkingen max lengte 1040 cm, vanwege gebrek aan ruimte
- Voetgangersgebied is de laatste jaren verkleind, omdat dit woongebied geworden is
- In de voetgangersgebieden gelden venstertijden. Recent is het avondvenster afgeschaft, waarmee venstertijden nu lopen tussen 23:00-11:00, in de gebieden zoals aangegeven in paars. Ontheffing mogelijk

Parkeerbeleid:

- Tot 2017 was er betaald parkeren in het centrum. Dit was een groot item in de verkiezingen van 2014, waarna het is afgeschaft. Sindsdien blauwe zones (maandag t/m zaterdag 09:00-

- 18:00) waar parkeren kan voor max. 3 uur. Het is de vraag of dit voor lang zo blijft, want het scheelt veel inkomsten. Politiek wordt hier nu niet over gesproken
Bewoners de ondernemers binnen een blauwe zone kunnen een ontheffing aanvragen.



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid

- Rood:
 - Californiëstraat (centrum) max lengte 940cm
 - Havengebied: gewichtsbepalingen. Zeedoksluis verouderd, tijdelijke maatregel
- Paars: Venstertijden



Parkeerbeleid

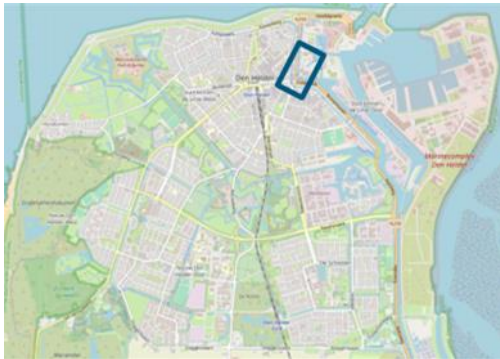
- Rood: betaald
- Blauw: maximaal 3 uur
- Groen: gratis

Gemeente Den Helder (2)

Bijzonderheden:

- Raakvlak met gemeente Texel door de haven van de veerboot
- Winkelcentrum Kroonpassage wordt gesloopt, waardoor de soorten winkels en bereikbaarheid anders worden. Men ziet dit als een kans om kleinere voertuigen andere routes te laten rijden. Dit is voor supermarkten nog onbespreekbaar.
- Het is moeilijk bedrijven zich te laten vestigen in Den Helder. Men is blij als deze er toch komen, dus veel interesse tot faciliteren
- Den Helder ligt aan het einde van de logistieke keten en ervaart dus ook weinig mogelijkheden om processen bij bedrijven te veranderen.
- Men staat open voor regionale initiatieven
- Ambtelijk is over een ZE-zone nagedacht, maar dit blijkt lastig uitvoerbaar omdat het centrum tegen een provinciale weg ligt, die beheerd wordt door RWS en waarmee potentieel andere gemeenten kunnen worden belemmerd
- Den Helder denkt na over snellaadlocaties voor particulieren; na toelichting ziet men ook relevantie voor laadinfra voor zwaardere voertuigen

- De gemeente maakt onderdeel uit van regionaal stimuleringsprogramma 'De Kop werkt!', waarin samen met de andere gemeentes in de Kop van Noord-Holland wordt gewerkt aan een toekomstbestendige regio.



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid

- Rood:
 - Californiëstraat (centrum) max lengte 940cm
 - Havengebied: gewichtsbepalingen. Zeedoksluis verouderd, tijdelijke maatregel
- Paars: Venstertijden



Parkeerbeleid

- Rood: betaald
- Blauw: maximaal 3 uur
- Groen: gratis

Gemeente Den Helder - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Beperkt	Omvang gemeente te klein om kosten tegen baten op te laten wegen
Autoluw/privileges	Hoog	Voetgangersgebied afgelopen jaren verkleind omdat het woongebied is geworden. Wel kans om venstertijden te verkorten naar ochtend om overlast 's nachts te voorkomen. Toegangsbeperkingen nodig als zero-emissie zone wordt ingevoerd in Texel.
Eigen inkoop gemeente	Beperkt	In Hollands Kroon en Schagen zijn grote delen van het wagenpark elektrisch. In regionale samenwerking (mogelijk binnen 'De Kop werkt!') zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	N.v.t.	Betaald parkeren recent afgeschaft in gemeente
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Laag	€ 49,95: Dit is in vergelijking met de rest van de regio gemiddeld. Het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus beperkt.
Handhaving	Hoog	Interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Hoog	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluisen	Hoog	Pakketkluisen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Gemeente Schagen

Kernwinkelgebied:

- 157 winkels + 50 horeca in het centrum van Schagen

Toegangsbeleid:

- Vrachtwagenverbod in de Thorbeckestraat. Dit verbod is ingevoerd vanwege de ervaren overlast in de smalle straten. Het verbod werd vaak overtreden, daarom komen er nu camera's ter handhaving. Sinds kort is dit ook een éénrichtingsweg geworden.
- Er speelt een discussie om het gebied rondom de markt autovrij/autoluw te maken. Er is veel draagvlak om daar iets mee te doen
- In Schagen is niet genoeg draagvlak voor een bredere autoluw plan. Eind 2021 komt er wel een nieuw verkeersplan. Dit is een tussenvorm met minder parkeerplaatsen, al blijven de winkels bereikbaar aan de voorkant. Er is nog geen uitgangspuntennota. Venstertijden worden nog niet overwogen

Parkeerbeleid:

- Parkeren in Schagen is gratis. In het centrum wordt gewerkt met blauwe zones, waar maximaal twee uur geparkeerd mag worden.

Bijzonderheden:

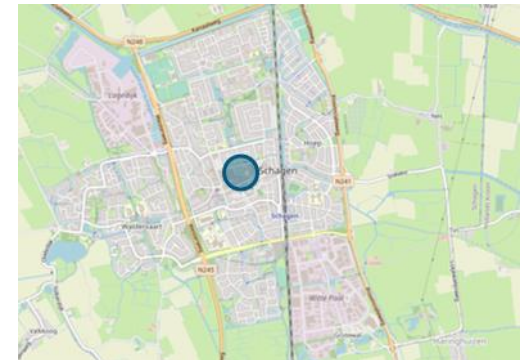
- Schagen volgt over het algemeen op grotere steden, bij ontwikkelingen zoals ook logistiek
- Karakteristiek is dat er veel landbouwverkeer door de kern rijdt. Dit is wel groot, maar niet gerelateerd aan stadslogistiek
- Kenmerkend is dat men beschikt over een 'supermarktboulevard', bestaande uit 4-6 supermarkten direct naast het centrum
- Schagen heeft een sterke regiofunctie in een gebied waar mensen afhankelijk zijn van de auto. Zet dus vooral in op elektrische auto's, in plaats van minder auto's. De aanleg van laadinfrastructuur loopt wel nog vraag gestuurd
- Schagen heeft een duurzaamheidsprogramma (fietsstimulering etc.) en zet in op een sterk centrum
- De gemeente maakt onderdeel uit van regionaal stimuleringsprogramma 'De Kop werkt!', waarin samen met de andere gemeentes in de Kop van Noord-Holland wordt gewerkt aan een toekomstbestendige regio.



Kernwinkelgebied
Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid
Rode gebied hoogtebeperking (435cm) i.v.m. laag viaduct



Parkeerbeleid
Blauwe zone

Gemeente Schagen - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Beperkt	Omvang gemeente te klein om kosten tegen baten op te laten wegen
Autoluw/privileges	Beperkt	In zuidoosthoek Markt wordt autoluwe zone ingericht. Eerder is geen draagvlak gebleken om zone groter te maken.
Eigen inkoop gemeente	Beperkt	Is al duurzaam wat betreft gemeente zelf: rijden alleen elektrisch, wat nog rijdt op fossiel wordt op termijn ook vervangen door elektrisch. In Opmeer rijdt de buitendienst met elektrische voertuigen. In regionale samenwerking (mogelijk binnen 'De Kop werkt!') zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	N.v.t.	Geen betaald parkeren in gemeente
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Connexxion heeft aangegeven op termijn oplaadpunt te willen bij station Schagen. Voor laadinfra logistiek wens om samen optrekken binnen provincie
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Beperkt	€ 54,70: Dit is in vergelijking met de rest van de regio gemiddeld. Het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus beperkt.
Handhaving	Beperkt	Interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Beperkt	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluisen	Hoog	Regionale samenwerking mobipunten met sociale functies in Schagen, Den Helder en Hollands Kroon, mogelijkheid om uit te breiden met pakketkluisen (die zijn er nu nog niet). Pakketkluisen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Gemeente Hollands Kroon

Kernwinkelgebied:

- Er zijn 22 kernen verdeeld over een groot grondgebied. Er zijn vier grotere kernen: Anna Paulowna (20 winkels), Hippolytushoef (17 winkels), Wieringerwerf (24 winkels) en Nieuwe Niedorp (16 winkels).

Toegangsbeleid:

- Voor sommige straten gelden GLBH beperkingen, meestal op gewicht of hoogte. Dit is vooral gezien praktische mogelijkheden, niet zozeer vanwege ontmoediging
- Er zijn veel oude bruggen met gewichtsbeperkingen, daarnaast zijn niet alle wegen breed genoeg voor groot verkeer. Dit betreft wel met name landbouwwegen die minder belangrijk zijn voor winkellogistiek

Parkeerbeleid:

- Parkeerbeleid is er niet; wel een plan waarin staat hoeveel parkeerplaatsen waar moeten komen

Bijzonderheden:

- Er zijn geen grotere mobiliteitsplannen, die lijken er ook niet aan te komen
- Er komen binnen kernen wel eens klachten voor dat er vrachtwagens verkeerd staan. Dit wordt vaak lokaal aangepakt met maatwerk zonder hele baanbrekende oplossingen
- Veel mensen ervaren overlast van trillingen, dit is een groter probleem. Dit geldt met name in Westerland en Nieuwe Niedorp. Hier staan veel oude huizen
- Gemeente is wel benieuwd hoe ZE-zones invloed kunnen hebben op Hollands Kroon, en wat de rol van fietskoeriers zou kunnen zijn
- De gemeente maakt onderdeel uit van regionaal stimuleringsprogramma 'De Kop werkt!', waarin samen met de andere gemeentes in de Kop van Noord-Holland wordt gewerkt aan een toekomstbestendige regio.



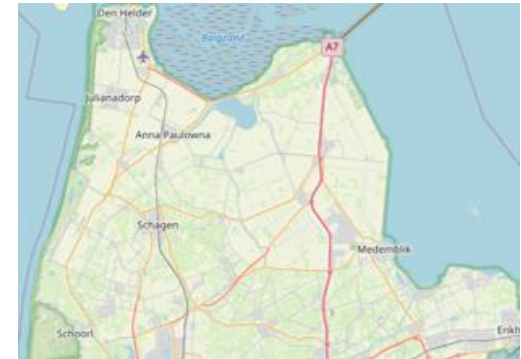
Kernwinkelgebied

- Donkerblauw: Anna Paulowna
- Paars: Hippolytushoef
- Lichtblauw: Wieringerwerf
- Oranje: Nieuwe Niedorp



Toegangsbeleid

Rode gebieden: GLBH beperkingen i.v.m. infrastructurele limieten



Parkeerbeleid

Geen actief parkeerbeleid

Gemeente Hollands Kroon - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Laag	Omvang gemeente te klein om kosten tegen baten op te laten wegen
Autoluw/privileges	Laag	Kernwinkelgebieden te klein en geen toegangsbeperkingen
Eigen inkoop gemeente	Laag	Groot deel wagenpark is al elektrisch. De gemeente wil het eigen wagenpark zoveel mogelijk van zero-emissie voertuigen voorzien. Buurgemeente Opmeer werkt al met elektrische voertuigen in de buitendienst.. In regionale samenwerking zouden de geleerde lessen en ervaringen uitgewisseld kunnen worden.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	N.v.t.	Geen parkeerbeleid
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland, Noordkop of Noord-Holland Noord kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Laag	RVV ontheffing: € 80,35. Dit is relatief hoog vergeleken met de rest van de regio. Er is nog geen sprake binnen de gemeente van deze leges verlagen voor zero-emissie voertuigen.
Handhaving	N.v.t.	Geen toegangsbeperkingen
Ontheffingenbeleid	N.v.t.	Geen toegangsbeperkingen
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluisen	Hoog	Pakketkluisen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Lokale aanpak duurzame stadslogistiek

Conclusie

Instrumentarium duurzame stadslogistiek

Zoals op pagina 5 geïntroduceerd, zijn de in dit document opgestelde adviezen gestoeld op het instrumentarium duurzame stadslogistiek dat Royal HaskoningDHV opgesteld heeft. Dit instrumentarium bevat instrumenten die een gemeente kan gebruiken om beleidsdoelen met betrekking tot leefbaarheid en verblijfsklimaat te halen. De instrumenten zijn gebaseerd op wetgeving, en wettelijke taken en verantwoordelijkheden van gemeenten. De betrokken gemeenten in dit onderzoek hebben ingestemd met de analyse van juist deze instrumenten.

Op de volgende slide zijn de instrumenten die per gemeente zijn toegepast nader toegelicht. In het advies per gemeente zijn deze instrumenten gescoord hoe kansrijk deze instrumenten in de betreffende gemeenten kunnen zijn om bij te dragen aan doelstellingen voor duurzame stadslogistiek. Deze score is gebaseerd op een analyse van onderzoek naar relevante beleidsdocumenten, informatie van websites van gemeenten en interviews met vervoerders en beleidsmedewerkers van betrokken gemeenten. Onderstaande tabel geeft op hoofdlijnen weer waar per instrument de score op is gebaseerd. Bij het scoren van de maatregelen per gemeente hebben wij de volgende niveaus van 'kansrijk' gehanteerd:

- Laag (rood): weinig tot geen effect;
- Beperkt (oranje): er is een effect, maar dat effect is beperkt;
- Hoog (groen): effectiviteit van maatregelen zou grote positieve invloed kunnen hebben op schonere en slimmere logistiek.

Zero-emissie-zone	Autoluw i.c.m. privileges	Eigen inkoop gemeente	Parkeer-tarieven ZE	Voorrang parkeervergunning ZE	Faciliteren laadinfra	Gunstigere leges ZE	Handhaving	Ontheffingen beleid	Communicatie	Pakket-kluizen
Verplicht voor G40 gemeenten. Voor middelgrote steden kan dit ook gunstig effect hebben	Historisch centrum, zero-emissie zones in omliggende gemeenten	Schaalvoorwaarden spelen een rol, mogelijk bij middelgrote gemeentes of kleinere gemeentes in samenwerking	Aanwezigheid betaald parkeren	Aanwezigheid wachtlijsten parkeervergunning	Hierin ligt vooral een rol voor de provincie om dit bovenlokaal op te pakken	Hoogte van huidige leges	Huidig aanwezig ontheffingen beleid, klachten zoals gebleken uit interview gemeente	Huidig aanwezig ontheffingen beleid, klachten zoals gebleken uit interview gemeente	Hierin ligt vooral een rol voor de provincie om dit bovenlokaal op te pakken	Pakketkluizen spelen quitte vanaf een laag aantal pakketten per dag

Overzichtstabel alle gemeenten

Gemeente↓	Instrument→	Zero-emissiezone	Autoluw i.c.m. privileges	Eigen inkoop gemeente	Parkeertarieven ZE	Voorrang parkeervergunning ZE	Faciliteren laadinfra	Gunstigere leges ZE	Handhaving	Ontheffing enbeleid	Communicatie	Pakketkluisen
Westfriesland												
SED-gemeenten		Yellow	Green	Green	Grey	Red	Yellow	Red	Green	Green	Yellow	Green
Hoorn		Green	Green	Green	Red	Red	Yellow	Red	Green	Green	Yellow	Green
Koggenland		Red	Red	Yellow	Grey	Red	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green
Medemblik		Yellow	Yellow	Yellow	Grey	Red	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green
Opmeer		Red	Red	Yellow	Grey	Red	Yellow	Red	Grey	Grey	Yellow	Green
Alkmaar												
Alkmaar		Green	Green	Green	Green	Red	Yellow	Red	Green	Green	Yellow	Green
BUCH-gemeenten		Red	Green	Green	Red	Red	Yellow	Green	Green	Green	Yellow	Green
Dijk & Waard		Red	Red	Yellow	Yellow	Red	Yellow	Green	Grey	Grey	Yellow	Green
Kop van Noord-Holland												
Texel		Green	Green	Yellow	Green	Red	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow	Green
Den Helder		Yellow	Green	Yellow	Grey	Red	Yellow	Yellow	Green	Green	Yellow	Green
Schagen		Yellow	Yellow	Yellow	Grey	Red	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green
Hollands Kroon		Red	Red	Yellow	Grey	Red	Yellow	Yellow	Grey	Grey	Yellow	Green
Toelichting				Mogelijk regionaal op te pakken			Regionaal op te pakken		Regionaal op te pakken	Landelijk/regionaal op te pakken	Regionaal op te pakken	Rendabel vanaf 5 pakketten
						Kansrijk	Mogelijk kansrijk	Weinig kansrijk	Nv.t.			

Regionale aanpak duurzame stadslogistiek

Grensoverschrijdende knelpunten en kansen

Alkmaar & BUCH-gemeenten: goederenhub

- In Bergen wordt veel overlast ervaren van vrachtverkeer, daarom is er eerder gekeken naar het bundelen van goederenstromen. Ook in de andere gemeenten binnen de ambtelijke samenwerking bestaat hier draagvlak voor. In Bergen speelt het verminderen van uitstoot omdat de gemeente omringd is met Natura2000-gebieden.
- De BUCH gemeenten zijn samen echter te klein en de logistieke stromen zijn niet dik genoeg om zelf iets van de grond te krijgen.
- In het collegeprogramma van Alkmaar staat dat er een cargo hub wordt onderzocht, vanwege overlast van veelheid vrachtverkeer in de binnenstad.
 - Pakketkluizen en privileges voor schonere voertuigen worden opgepakt vanuit de gemeente
- Door het afstemmen van beleid worden logistieke vervoerders getriggerd om te bundelen. Hierbij kan worden gedacht aan eisen stellen als alleen zero-emissie voertuigen of bepaalde tijden.
- Winst is vooral te halen bij kleinere ondernemingen en speciaalzaken die vaker en in kleinere hoeveelheden beleverd worden
- Huidige fase is dat men de goederenhub wel wil, maar nog geen concreet idee is. De ambitie is uitgesproken en omarmd door colleges. Nu moeten er handen en voeten aan de uitwerking worden gegeven. Hier ligt een kans voor de provincie Noord-Holland.

Texel en Den Helder: kans veerterminal

- Geen grote overlast van logistiek op Texel. Bevoorradend verkeer moet door Den Helder om Texel te bereiken.
- Een aantal pakketbezorgers bezorgt niet op Texel. Deze laten soms de pakketten achter bij Vliegveld de Kooi, waar het wordt opgehaald door lokale bezorgers van het eiland. Met vervoerders zou gesproken kunnen worden over hoe stromen te combineren zijn op het Kooipunt en waar voor hen de winst zit. Hierdoor zouden mogelijk meer partijen in beleving op Texel kunnen voorzien, wat een winstpunt is voor ondernemers en bewoners.
- Grote partijen hebben bezorging vaak al efficiënt ingericht. Er is wel winst te behalen bij de andere segmenten van beleving (MKB) die vaak meer particuliere leveranciers in dienst hebben
- Den Helder voert blauwe zones in tegen parkerend Texelverkeer
- Een punt van zorg is voor de gemeente Den Helder dat de zero-emissie zones die op andere plekken in de provincie worden ingevoerd, met als vrees dat Den Helder het 'afvoerputje' wordt waar zolang het mag de vervuulende voertuigen blijven rijden.
 - Om negatieve gevolgen van het invoeren van zero-emissie zones elders te voorkomen zouden regionaal stappen gezet kunnen worden
- Er is geen inzicht in hoeveel vervoer naar Texel plaatsvindt. Ook is niet helder welke distributiebedrijven in Den Helder zitten.
- Eerste stap zou kunnen zijn het weren van de oudste, meest vervuulende bestel- en vrachtwagens op de boot naar Texel. Dit zou op Texel en in Den Helder leefbaarheidswinst op kunnen leveren. Door het voorkomen van luchtvervuiling kunnen andere plannen ruim baan krijgen.
- Een andere stap die genomen kan worden is het in kaart brengen van de logistieke stromen, bijvoorbeeld door middel van een rondvraag onder ondernemersverenigingen.
- De provincie Noord-Holland zet in op vervolgonderzoek om de mogelijkheden te verkennen.

Westfriesland: kansen door ZE-zone Hoorn

- Raakvlak vanwege logistieke beleveringsroutes in Westfriesland
- Vooral interessant voor historische centra: Hoorn, Medemblik, Enkhuizen:
 - In Hoorn wordt hinder ervaren van zware voertuigen. Hoorn moet vanuit het Klimaatakkoord een zero-emissie zone invoeren.
 - Op het bedrijventerrein WFO in Medemblik liggen mogelijk kansen om waterstoftankinfrastructuur aan te leggen, faciliterend voor logistiek vervoer.
 - Het centrum van Enkhuizen wordt autoluw gemaakt. Vrachtverkeer moet daar ook prominent in door vele hinder (schade en voertuigen die zich vastrijden).
 - In Hoorn en de SED-gemeenten is overlast van bevoorrading door e-commerce partijen.
- Er liggen kansen voor een dubbele regionale aanpak met het stimuleren van duurzame logistiek en beperken van vervuulende bevoorrading. Onderdelen hiervan kunnen zijn:
 - Gezamenlijk afstemmen gevolgen van ZE-zone Hoorn
 - Gezamenlijk afstemmen potentiële maatregelen zoals venstertijden, vrachtwagenverboden of privileges
 - Gezamenlijke inkoop van uitstootvrije voertuigen
 - Regionale werkgroep stadslogistiek met vervoerders en brancheorganisaties

Regionale samenwerkingsinstrumenten

- Handhaving, ontheffingen, vergunningen en venstertijden: interessant om te bepalen welke ontheffingen afgestemd kunnen worden op regionaal niveau. Ook interessant om te kijken hoe handhaving geregeld kan worden: goed handhaven kost veel geld. De provincie kan hier een rol in spelen. Bijvoorbeeld samen opschaling realiseren, een aanvraag coördineren, of een loketfunctie opstarten. Het is belangrijk om een lappendeken aan regels te voorkomen, dat is zeer verwarrend voor vervoerders, en daarmee contraproductief voor het bereiken van doelstellingen. In de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek kunnen zulke afspraken gemaakt worden.
- Communicatie: Eerder is een SPES-onderzoek verricht voor de Vervoerregio Amsterdam, om te onderzoeken wat regionale gevolgen zijn van de zones in onder andere Amsterdam. Een van de resultaten is dat het bereiken van MKB-ondernemers lastig is. Hieruit is een vervolgtraject gestart in de Zaanstreek via SPES, om een communicatietraject te bepalen: hoe deze midden- en kleinbedrijven te bereiken. De provincie kan hier een rol in spelen.
- Faciliteren laadinfra: Goede laadinfrastructuur is een randvoorwaarde voor goede duurzame stadslogistiek. Realisatie is echter duur. De provincie kan hier een rol in spelen. Bijvoorbeeld samen opschaling realiseren, een aanvraag coördineren, of een loketfunctie opstarten.
- Pakketkluisen: In sommige gemeenten wordt overlast ervaren van pakketbezorgers. De provincie kan hier een rol in spelen. Bijvoorbeeld een provinciaal beleid opstellen, regelgeving laten afstemmen, samen opschaling realiseren, of een loketfunctie opstarten. Zie verdere uitwerking op de volgende pagina.

Pakketkluisen (1/2)

Analyse naar pakketkluisen: Een potentiële kans?

Pakketkluisen worden door zowel de markt als verschillende overheden gezien als een potentiële kans in het verbeteren van stadslogistiek. Hierin kunnen ze bij te dragen beleidsdoelen zoals het stimuleren van innovatieve concepten, duurzaamheid en leefbaarheid.

Gesprekken met de markt en overheden leveren vier essentiële aspecten op

Om een beeld te krijgen van de huidige situatie, de knelpunten en mogelijke kansen zijn verkennende gesprekken gevoerd met zowel marktpartijen als overheden. Voor marktpartijen waren dit vervoerders die zich bezig houden met het totaalvervoer (o.a. PostNL, DHL, DPD) en zogenaamde focusexploitanten die zich specifiek richten op pakketkluisen (o.a. De Buren, Izipack, Lockster). Binnen de overheden is de provincie Noord-Holland gesproken, alsook onder andere de gemeentes Alkmaar, Harderwijk en Amstelveen. Vier onderwerpen kwamen hierbij naar voren: (1) product, (2) locatie, (3) technische inrichting, (4) juridisch.

1. Product: Er zijn verschillende pakketkluisproducten te onderscheiden

De gesprekken laten zien dat de pakketkluis is onder te verdelen in drie sub-producten, aangegeven in onderstaande figuur middels de groene kleur. Dit is de standaard 'pakketkluis' (waar pakketjes door alle vervoerder in kunnen worden gelegd) de 'pakketkluis met last-mile service' (waarbij de totaalvervoerder haar pakket bij een centraal gelegen hub van de focusexploitant levert, die vervolgens het laatste stuk richting de pakketkluis uitvoert) en de 'pakketkluis met totaalvervoer' (zoals deze door totaalvervoerder wordt uitgevoerd). Tevens zien we dat de kluis een sterke interactie heeft met retail- en thuis-pakketpunten. Onderstaand figuur geeft een overzicht van de gevonden productstructuur.

Welk pakketkluisproduct gebruikt wordt heeft een substantiële invloed op de werkzaamheid en impact van de kluis. Hierbij valt te denken aan de te reduceren voertuigbewegingen, de totale hoeveelheid benodigde kluisen en de interactie met andere vormen van stadslogistiek.



2. Locatie: Tot dusver weinig plaatsing op publieke grond, bij locatiekeuze spelen verschillende factoren

Een belangrijk onderscheid is te maken tussen kluisen geplaatst op private grond en op publieke grond. De tweede van deze is namelijk substantieel complexer door de juridische aspecten waarmee rekening gehouden moet worden (zie kop 4). Veel marktpartijen ervaren het aanvraagproces als langzaam doordat niet scherp is waaraan zij moeten voldoen in een vergunningsproces, wat sommige partijen doet besluiten zich te beperken tot plaatsing privaat terrein.

Over het algemeen voldoen gunstige locaties - vanuit het aanbiedersperspectief - aan een sterk verkeersvolume. Verder spelen ook factoren als demografie, toegankelijkheid en bereikbaarheid een rol. Opvallend is dat totaalvervoerders verder ook nog hun netwerk als zeer belangrijke factor meenemen. Daardoor zoeken zij vaker voor een specifieke plek.

3. Technische Inrichting: vaak vergelijkbaar, veelal maatwerk mogelijk

Op het gebied van technische inrichting zijn weinig onderscheidende factoren gevonden. Wel blijken een goede stroomvoorziening en vlakke ondergrond belangrijke uitgangspunten voor iedere kluis. Daarnaast moet rekening gehouden worden met installatiemogelijkheden en connectiviteit. Partijen geven aan dat er bijna altijd wel maatwerk toe te passen is



Pakketkluisen (2/2)

4. Juridisch: Eerste inzichten in benodigde procedures

Op juridisch gebied zijn er nog weinig vastgestelde uitgangspunten, zo blijkt uit gemeenten die het vergunningsvraagstuk voor pakketkluisen veelal anders inschatten. Voor het verwerven van inzichten zijn daarom interne juridische analyses uitgevoerd. Hieruit komt naar voren dat er in ieder geval rekening gehouden dient te worden met de 'omgevingsvergunning bouw' en waarschijnlijk ook 'omgevingsvergunning strijdig gebruik'. Tevens lijken er mogelijkheden voor een tweede route, in dit geval vergunningsvrij, binnen het Besluit Omgevingsrecht (Bor). Dit is tenminste eenmaal gedaan in Nederland, maar het is de vraag of dit wenselijk en effectief is gezien latere interactie met onder andere de welstand.

Aanvullend hierop geldt dat, indien het gebruik van gronden of bouwwerken in strijd is met een bestemmingsplan, de vergunning in afwijking van het bestemmingsplan slechts wordt verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Wat betreft het stellen van eisen aan pakketkluisen, lijkt de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) het meest geschikte instrument. Een interessante casus is het stellen van een maximum aan het aantal te verlenen vergunningen, daar er hiermee een schaars recht verleend wordt en er hiervoor dus aanvullende eisen gelden.

Tenslotte worden er kansen gezien voor de omgevingswet (welke gemeentes flexibiliteit in het bestemmingsplan gaat opleveren) en zien we dat participatie verplicht is. Verder zien we dat gemeenten beperkt lijken in het kiezen van voorkeursaanbieders door het verlenen van vergunningen, dus dat uitgezocht moet worden of en hoe dat kan via aanbestedingen.

De kennis op dit gebied is constant in ontwikkeling, waarbij snelle stappen gemaakt worden in de beschikbare inzichten. De verwachting is dat in de komende periode meer en meer ervaring zal worden opgedaan in de praktische uitvoering van dit vraagstuk voor verschillende gemeenten.

Ervaring provincie Noord-Holland: Actueel thema, kans voor samenwerking

De provincie ziet dat dit een actueel thema is, maar dat er verschillend over gedacht wordt door gemeenten. Verder is de provincie voorstander van concurrentie. Aanvullend denkt de provincie dat de financiële ondersteuning niet voor de hand liggend is. Na gemeenteraadsverkiezingen (2022) wil de provincie peilen onder gemeenten of er animo is voor een bredere samenwerking.

Ervaring Hilversum: Kansrijk onderwerp, sluit aan bij sociale vragen

Hilversum is nog niet heel ver met pakketkluisen, maar denkt er wel over na en is ook actief in andere vormen van stadslogistiek, zoals een goederenhub voor ondernemers. Een pakketkluis kan voor Hilversum bijdragen aan duurzaamheids- leefbaarheids- en verkeersdegeneratiedoelen. De ruimte in Hilversum is schaars, maar er lijken kansen te zijn voor het combineren van vraagstukken. Een voorbeeld hiervan zijn de sociaal-onveilige expeditiehoven in de binnenstad, die baat kunnen hebben bij meer leven. Tegelijkertijd is het belangrijk om de socialere rol van de retail-pakketpunten in het oog te houden. De gemeente stelt dat het de ontwikkeling naar kluisen zou kunnen stimuleren door een 'launching customer' rol te nemen.

Ervaring Hoorn: Enthousiast over onderwerp, benadrukt integrale aanpak

In Hoorn staan nog geen pakketkluisen, maar in principe is men enthousiast over het idee van nieuwe stadslogistiek, zowel ambtelijk als bestuurlijk. In Hoorn heeft men een wekelijkse commissie die aanvragen als deze zou beoordelen. Het is nog onbekend tegen welke zaken men aan zou lopen. Wel wordt benadrukt dat het belangrijk is om pakketkluisen op een goed doordachte en integrale manier te implementeren.

Bijlage 1: Verantwoording omvang stadslogistiek

Verantwoording omvang stadslogistiek

- Voor de inschatting is gebruik gemaakt van kentallen van RHDHV die gebaseerd zijn bevoorradingsonderzoeken in ca. 7000 winkels in Nederland. Zie voor meer informatie: [Stedelijke Distributie, meer dan Luchtkwaliteit](#)
- De kentallen zijn voor Noord-Holland geactualiseerd op basis van beschikbare voertuigtellingen uit Alkmaar; daar zijn met ANPR-data alle inkomende bestel- en vrachtvoertuigen in het venstertijdengebied geregistreerd. Om die reden is voor Alkmaar ook de specifieke raming opgenomen voor het venstertijdengebied (dat wordt afgesloten door ANPR).
- De kentallen geven alleen inzicht in de bevoorradingstromen, niet in bestel- en vrachtverkeer gerelateerd aan **bouwwerkzaamheden** (nieuwbouw, verbouw, herstel, reparatie). Om deze aantallen inzichtelijk te maken is gebruik gemaakt van een multiplier, die is gebaseerd op onderzoeken in Zwolle (RHDHV, 2022, cordontellingen) en CBS-data (2021). Hieruit blijkt dat bouwverkeer circa 30% van het totale, binnenstedelijke bestelverkeer bedraagt. Voor vrachtverkeer in de specifieke gebieden (zonder grote bouwprojecten) gaan wij uit van een 10% extra vrachtvoertuigen.

Aantal voertuigen per gebied

Voertuigbewegingen per dag	Enkhuizen		Medemblik		Den Helder		Schagen		Heerhugowaard		Alkmaar binnen venstertijden		Alkmaar centrum	
	vracht	bestel	vracht	bestel	vracht	bestel	vracht	bestel	vracht	bestel	vracht	bestel	vracht	bestel
Supermarkt	4,4	0,9	4,4	0,9	8,7	1,8	8,7	1,8	8,7	1,8	0,0	0,0	4,4	0,9
Overige dagelijkse boodschappen	9,8	16,4	4,9	8,2	13,6	22,7	16,9	28,2	13,6	22,7	17,5	29,1	33,3	55,5
Mode en luxe	10,4	34,5	4,4	14,5	15,0	50,0	18,8	62,7	13,9	46,4	31,4	104,5	53,2	177,3
Vrije tijd	3,6	9,1	1,8	4,5	3,3	8,2	4,7	11,8	3,3	8,2	26,9	67,3	12,4	30,9
In en om huis	5,1	10,2	2,5	5,1	4,4	8,7	6,5	13,1	2,5	5,1	0,0	0,0	20,4	40,7
Overige	1,1	3,9	0,0	0,0	1,1	3,9	0,4	1,5	0,5	1,9	5,0	17,9	3,1	11,2
Horeca	15,4	25,0	11,9	19,3	23,7	38,5	22,0	35,7	10,1	16,4	29,9	48,5	74,7	121,3
	50	100	30	53	70	134	78	155	53	103	111	267	201	438
Multiplier voor bouwverkeer	55	130	33	68	77	174	86	201	58	133	122	348	222	569

Aantal verkooppunten centra

Aantal verkooppunten:	Enkhuizen	Medemblik	Den Helder	Schagen	Heerhugowaard	Alkmaar binnen venstertijden	Alkmaar centrum
supermarkt	2	2	4	4	4	0	2
Overige dagelijkse boodschappen	18	9	25	31	25	32	61
Mode en luxe	38	16	55	69	51	115	195
Vrije tijd	10	5	9	13	9	74	34
In en om huis	14	7	12	18	7		56
Overige	8		8	3	4	37	23
Horeca	35	27	54	50	23	68	170
	125	66	167	188	123	326	541

Bronnen:

- Regionale Retailvisie Kop van Noord-Holland (2018)
- Retailvisie Medemblik (2018)
- Winkelplan Middenwaard (website)
- Detailhandelsmonitor Noord Holland (webbased, 2022)