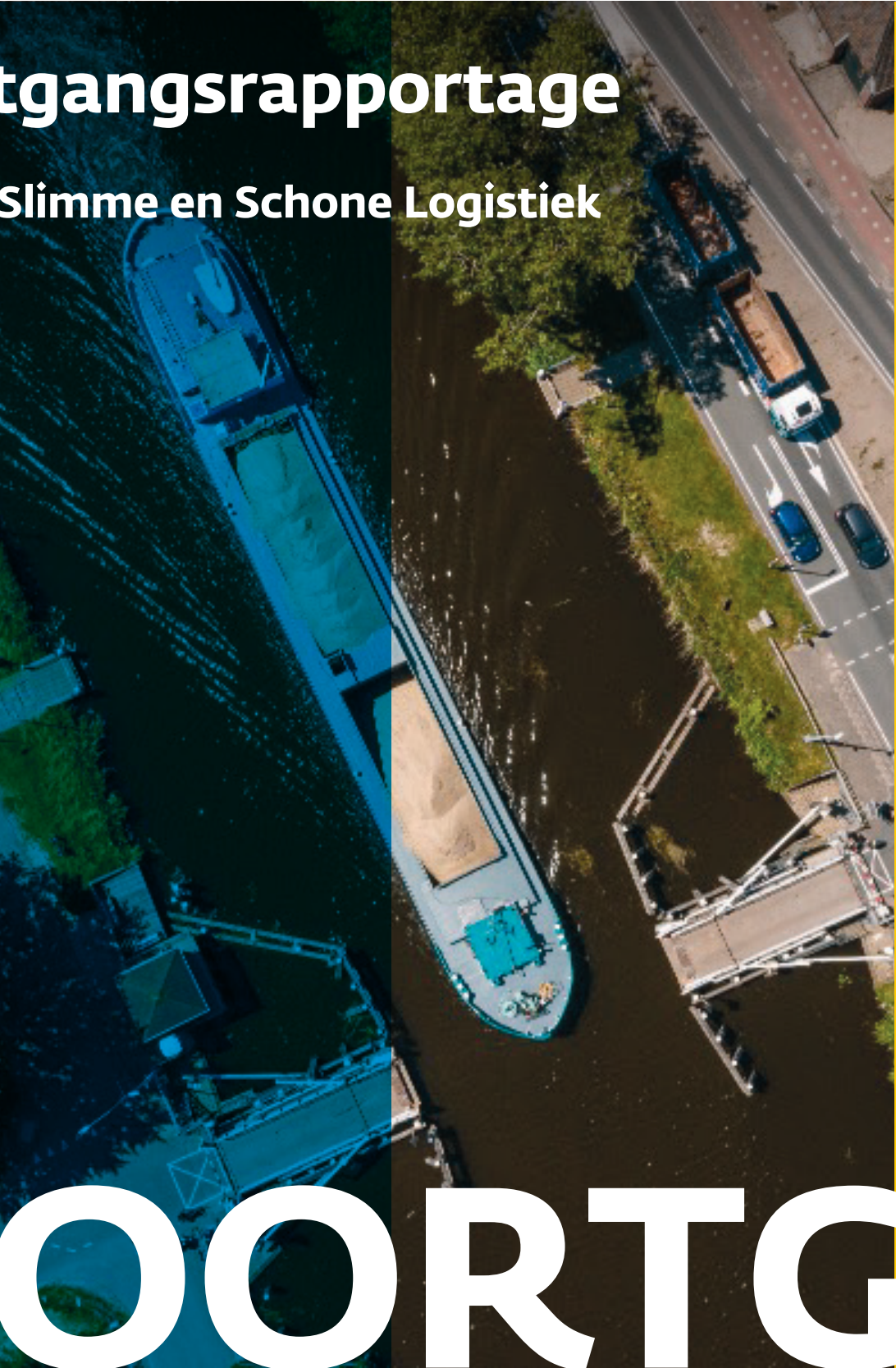


Voortgangsrapportage

Agenda Slimme en Schone Logistiek

2022-2026



VOORTGA

INHOUD

3	Inleiding
4	Voortgang ambities
5	1. Toekomstbestendig transportnetwerk
5	1.1 Successen
9	1.2 Zaken die anders liepen dan verwacht
10	1.3 Inzet 2026-2030
12	2. Verduurzaming goederenvervoer
12	2.1 Successen
16	2.2 Zaken die anders liepen dan verwacht
16	2.3 Inzet 2026-2030
17	3. Balans met fysieke leefomgeving
17	3.1 Successen
19	3.2 Zaken die anders liepen dan verwacht
19	3.3 Inzet 2026-2030

INLEIDING

Op 4 april 2022 stelden Provinciale Staten de [Agenda Slimme en Schone Logistiek](#) vast. Het doel is de bereikbaarheid te verbeteren, de logistieke sector te verduurzamen en negatieve effecten op de leefomgeving te verminderen, met behoud van voldoende ruimte voor goederenvervoer. Digitalisering vormt daarbij de basis. Deze doelen vormen voor het goederenvervoer de focus binnen de vier hoofdpogingen van het Perspectief Mobiliteit 2026.

In het Perspectief Mobiliteit 2026 staat hoe wij in Noord-Holland willen werken aan de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en een inclusief mobiliteitssysteem waar iedereen gebruik van kan en durft te maken. Een belangrijk doel is ook om de impact op de gezonde leefomgeving te beperken. Minder uitstoot, minder geluid en meer ruimte voor lopen en fietsen maken onze provincie prettiger om in te wonen.

Als provincie verbinden wij gemeentelijke en landelijke infrastructuur. Het functioneren van dit systeem is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Ook voor het goederenvervoer. Dat maakt gebruik van dezelfde netwerken als het personenvervoer, maar heeft specifieke aandachtspunten en uitdagingen om de Noord-Hollandse bedrijven en inwoners goed te kunnen bedienen.

In de Agenda Slimme en Schone Logistiek is afgesproken dat Provinciale Staten via voortgangsrapportages worden geïnformeerd over de uitvoering en de ontwikkeling van bereikbaarheid, verduurzaming en leefbaarheid van de logistieke sector in Noord-Holland. Deze rapportage beschrijft de voortgang tot en met medio 2026 en de inzet voortkomend uit de vastgestelde Agenda Slimme en Schone Logistiek voor de periode 2026-2030.

De afgelopen jaren hebben we successen geboekt.

Duurzame vrachtwagens zijn gaan rijden en de eerste elektrische schepen varen. Ondernemers zijn ondersteund bij de overstap van weg naar water en spoor en bij de inzet van elektrisch vervoer. In Alkmaar is een binnenhaven aangelegd en in de Amsterdamse haven is geïnvesteerd in de capaciteit van het spoor. Ook hebben we met data goederenstromen en kwetsbare infrastructuur inzichtelijk gemaakt, hebben we de doorstroming via Connected Transport Corridors (het verbinden van intelligente verkeersregelinstanties (iVRI's) met voertuigen) verbeterd, en hebben we laten zien dat datadeling de binnenvaart efficiënter maakt.

De Agenda wordt uitgevoerd via programma's en projecten, meestal in samenwerking met partners en binnen Rijksprogramma's. Daardoor zijn resultaten vaak gezamenlijk behaald en niet altijd direct toe te schrijven aan enkel de inspanningen van de provincie. De resultaten in deze rapportage zijn daarom prestaties waaraan de provincie heeft bijgedragen. In sommige gevallen wordt verder ingegaan op specifieke resultaten.

Maar de uitdagingen zijn meegegroeid.

Noord-Holland, net als de gehele maatschappij, staat voor grote opgaven in een veranderende geopolitieke context. Internationale ontwikkelingen beïnvloeden afzetmarkten en de beschikbaarheid en prijs van producten en brandstoffen. Weerbaarheid van ondernemers is van groeiend belang. Daarom werken we aan een duurzaam en goed bereikbaar Noord-Holland, met minder afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en een veerkrachtig mobiliteitssysteem.

De duurzame bereikbaarheid van de provincie staat echter onder druk.

De infrastructuur kon het goederenvervoer niet altijd goed bedienen. Hoog- en laagwater leidden tot stremmingen en beperkingen voor de binnenvaart, zoals bij Schellingwoude. Ook langdurige stremmingen van bruggen en sluizen, zoals bij de Coenbrug, zorgden voor hoogtebeperkingen, omvaarroutes en vertraging. Het Rijk, en in mindere mate gemeenten en provincie, zijn ook aan het veranderen van het aanleggen van nieuwe infrastructuur naar hoofdzakelijk het vervangen en renoveren van bestaande infrastructuur. Om de groei van het verkeer op te vangen kijkt het Rijk derhalve meer naar het beter benutten van bestaande infrastructuur. Ook kijkt ze kritisch naar de functies van verschillende wegen en het bijbehorende kwaliteitsniveau. Dat kan effect hebben op de logistieke bereikbaarheid van Noord-Holland.

Verder zorgden beleidswisselingen voor onduidelijkheid. Waar het Rijk aanvankelijk voorstander was van zero-emissiezones (ZE-zones), ontstond in de aanloop naar invoering onduidelijkheid over de regels. Ten slotte belemmert netcongestie de overstap naar elektrisch rijden en varen, doordat bedrijven onvoldoende stroom krijgen en lang moeten wachten op oplossingen.

VOORTGANG AMBITIES

De Agenda bevat drie ambities.

1. In 2030 hebben we een toekomstbestendig transportnetwerk dat robuust, betrouwbaar en veilig is en waarin slim gebruik wordt gemaakt van verschillende modaliteiten.
2. In 2030 heeft een versnelling plaatsgevonden in de verduurzaming van het goederenvervoer zodat de sector haar bijdrage kan leveren aan de afspraken voor verduurzaming en klimaat.
3. In 2030 is de ontwikkeling van het goederenvervoer in balans met de fysieke leefomgeving.

De ambities zijn groot en niet alleen door de provincie te realiseren. We volgen de ontwikkelingen van de Europese Unie en de Rijksoverheid en benutten kansen die daardoor ontstaan. Bijvoorbeeld met de [Europese strategie](#) om veel meer goederen over water en spoor te vervoeren en de aansluitende [modal shift subsidie](#) van het Rijk.¹ Onze logistieke makelaars in het gezamenlijke modal shift programma [Noordwest Connect](#) gebruiken die subsidie om modal shift casussen op te zetten bij bedrijven. De kansen van digitalisering en andere innovaties vormen voor onze ambities waar mogelijk de basisaanpak. Ondanks de lastige omstandigheden blijven de ambities onverminderd van kracht.

Leeswijzer

Met deze voortgangsrapportage geven we een overzicht van de drie ambities uit de Agenda Slimme en Schone Logistiek:

Per ambitie beschrijven we wat is bereikt, wat anders is gelopen dan verwacht, de inzet voor 2026–2030 en de opgaven die nog voorliggen.



Fotograaf: Noord-Holland/Dirk-Jan van Dijk, bij Instagram taggen (@dirruc)

1 Europese Commissie, Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst, 2020.

TOEKOMSTBESTENDIG TRANSPORTNETWERK

Om het transportnetwerk toekomstbestendiger te maken, werken we aan een betrouwbaar en veilig netwerk met goede achterlandverbindingen en ontsluiting van logistieke knooppunten. De focus ligt op de netwerken van het [Multimodaal Netwerk Goederenvervoer](#), het [Kernnet Goederenvervoer](#) (onderdeel van het [Actieplan Kernnet Vaarwegen](#)) en de prioritaire economische sectoren (zie pagina 5-7 voor toelichting op deze documenten). Ook willen we de restcapaciteit van de infrastructuur beter benutten. De vervangings- en renovatieopgave, aslast- en gewichtsbeperkingen, toenemende stremmingen en de effecten van klimaatverandering vormen daarbij grote uitdagingen.

1.1 SUCCESSEN

De bereikbaarheid voor goederenvervoer stond de afgelopen jaren onder druk door de vervangings- en renovatieopgave (V&R-opgave), met tijdelijke en soms langdurige stremmingen van cruciale infrastructuur. Zo leidde een storing aan de spoorbrug bij Alkmaar in 2023 tot afsluiting van het Noordhollandsch Kanaal en golden op routes als de A7 en N9 gewichtsbeperkingen.

Deze specifieke knelpunten zijn inmiddels grotendeels opgelost en hebben geleid tot vernieuwing van infrastructuur en een structureel betere bereikbaarheid. De uitdaging blijft echter groot door de landelijke V&R-opgave die dus ook in Noord-Holland voor problemen in beheer, onderhoud en aanleg zorgt.

Investerings in de infrastructuur dragen bij aan verbetering van de logistieke bereikbaarheid. De afgelopen jaren is onder andere door het Rijk geïnvesteerd in de spoorcapaciteit in de Amsterdamse haven, door private partijen in verschillende logistieke hubs en door de provincie en gemeente in de aanleg van de binnenhaven en keerkom op de Boekelermeer bij Alkmaar. Die laatste investering zorgt ook voor een betere bereikbaarheid en doorstroming van Alkmaar. In de keerkom kunnen schepen keren en daardoor is een spitssluiting van de Leeghwaterbrug mogelijk geworden. De investeringen van alle partijen samen bepalen de bereikbaarheid van Noord-Holland.

Door inzet van de provincie en belangrijke regionale partners is het gelukt om goederenvervoer beter te verankeren in de regionale aanpak van de bereikbaarheid. Ook hebben we door onderzoeken uit te voeren bijvoorbeeld inzichtelijk gemaakt waar extra voorzieningen voor de binnenvaart nodig zijn of hoe pakketkluisen een rol kunnen spelen in efficiëntere stadslogistiek.



Foto: Loek Buter

Jaar	Mijlpaal	Korte toelichting en vervolg
2022 - 2023	Ambtelijke verkenning pakketkluizen NoordHolland Noord	Ambtelijke verkenning naar pakketkluizen. We hebben pakketkluizen opgenomen in de maatregelenlijst van de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS). De RUAS is in 2023 vastgesteld, zie hieronder.
2022	Verkenning Toekomst Scheepvaart en Nautische Economie in het IJsselmeer-gebied	Als mede-opdrachtgever van het bestuurlijk Platform IJsselmeergebied is goederenvervoer beter verankerd in de belangenafweging rondom het IJsselmeergebied. Door dit ruimtelijk-economisch onderzoek zijn de nautische economie en scheepvaart opgenomen in de Ruimtelijke Verkenning IJsselmeergebied en het IJsselmeerkompas , vastgesteld in het Bestuurlijk Platform IJsselmeergebied . Het IJsselmeerkompas is een methodiek om gezamenlijk tot inzichten en advies te komen over beleidsvoornemens en initiatieven.
2023	Start deelname Meerjaren-programma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) – Goederenvervoercorridor Zuid	Noord-Holland is een belangrijke goederenprovincie met onder meer de tweede haven van Nederland, mainport Schiphol, Greenport Aalsmeer en Agriport A7. Na jaren van overleg met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is de goederenvervoercorridor Zuid opgenomen als eigen MIRT-tafel binnen het programma Topcorridors . Hierdoor neemt Noord-Holland deel aan extra BO-MIRT-overleggen over investeringen in goederenvervoer en is de samenwerking tussen Rijk en regio verder versterkt.
	Vastgesteld Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS)	Goederenvervoer bestaat uit grote stromen die over lange (inter)nationale corridors gaan. Maar uiteindelijk moeten goederen naar de huishoudens. Stadslogistiek is daarom belangrijk. In de stad botsen belangen het hardst. Hoe richten we pakketbezorging in? Wanneer laten we winkelstraten bevoorraden? En mogen voertuigen vervuilende stoffen uitstoten? Om gemeenten te ondersteunen bij de stadslogistiek heeft Provinciale Staten de RUAS vastgesteld. De uitvoering doen we samen met de Vervoerregio Amsterdam (VRA), provincie Flevoland, gemeenten en andere partners. De VRA is de trekker van de RUAS.
	Vastgesteld Netwerkvisie Logistieke Hubs	Logistieke hubs maken goederenvervoer efficiënter. Deze netwerkvisie geeft een overzicht van bestaande hubs, de werking van verschillende type hubs, en een ontwikkelpad om te komen tot maximale maatschappelijke waarde. Hubs zijn als thema in de RUAS opgenomen. In 2026 volgt een uitvoeringsplan.
2024	Vastgesteld Multimodaal Netwerk Goederenvervoer (MNG)	Dit is een actualisatie van het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer Noordvleugel uit 2008. Als mede-opdrachtgever van het MNG hebben we gestimuleerd dat de toekomstige bereikbaarheid van het goederenvervoer een gedeelde visie kreeg in de regio. De visie van het MNG is vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Platform Mobiliteit MRA . Het vormt daarmee het regionale uitgangspunt voor het multimodaal goederenvervoernetwerk en de basis voor netwerkontwikkeling in Noord-Holland. Het MNG is daarnaast aangewezen als Knooppuntenplan binnen de MIRT-goederenvervoercorridors waarmee de start van het Realisatiepact mogelijk werd. Het MNG wordt in 2026 en 2027 verwerkt de update van het Multimodaal Toekomstbeeld MRA en de provinciale Omgevingsvisie.
	Goederenvervoer opgenomen in Multimodaal Toekomstbeeld MRA	Goederenvervoer is door onze inzet en die van onze partners als apart thema opgenomen in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA (MTB) . Het heeft het sturingsprincipe meegerekend dat goederenvervoer integraal meegenomen moet worden in de bereikbaarheid- en verstedelijkingsopgave.

Jaar	Mijlpaal	Korte toelichting en vervolg
2024 - 2025	Inventarisatie binnenvaartvoorzieningen Noordzeekanaalgebied – Amsterdam Rijnkanaal	Een studie naar en agendering van het tekort aan binnenvaartvoorzieningen in het Noordzeekanaalgebied heeft geleid tot opname van dit thema in de MIRT Goederenvervoercorridors. Het is vervolgens opgenomen in het Realisatiepact voor verdere ontwikkeling en realisatie van voorzieningen.
2024	Pilot digitale tweeling verkeersstromen Purmerend	Een succesvolle test met verschillende databronnen bracht logistieke verkeersstromen in beeld tijdens de renovatie van het viaduct bij Purmerend (A7). De gemeente gebruikte deze informatie voor de verantwoording aan Rijkswaterstaat over aanvullende verkeersmaatregelen. De test heeft geleid tot ontwikkeling van een logistiek datamodel in het Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer . Dit project is in maart 2026 gestart en werkt verder aan het vergroten van inzicht in goederenstromen in de provincie.
2025	Samengaan van MIRT Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost met MIRT Goederenvervoercorridor Zuid	De goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost bestonden al langer en waren grootschaliger georganiseerd dan corridor Zuid. In 2025 zijn de corridors gefuseerd. Dit heeft geleid tot een sterkere Noord-Hollandse positie in de MIRT Goederenvervoercorridors en vereenvoudigt de kennisuitwisseling.
	Besluit niet verlengen Koopvaarderschutsluis	Ter uitvoering van het coalitieakkoord is besloten de Koopvaarderschutsluis niet te verlengen. Uit aanvullend onderzoek en gesprekken met stakeholders bleek dat de baten niet opwegen tegen de kosten.
	Vaststelling Actieplan Kernnet Vaarwegen	Ter uitvoering van het coalitieakkoord is het Actieplan Kernnet Vaarwegen vastgesteld, met daarin een Kernnet Goederenvervoer en een Kernnet Recreatievaart. Na vaststelling is gestart met de uitvoering van vijf actielijnen om de beroepsvaart en recreatievaart te versterken en de vaarwegen beter te benutten.
2026	Start Realisatiepact Amsterdam en Omstreken	Tijdens het BO-MIRT 2025 (januari 2026) is afgesproken dat Rijk en regio samenwerken aan zes thema's om de bereikbaarheid van het Knooppunt Amsterdam te versterken binnen het Realisatiepact. Daarbij doen we onderzoek en werken we investeringsbesluiten uit voor het BO-MIRT Goederenvervoercorridors.
	Investerings last mile spoor	Mede door lobby van de provincie Noord-Holland is geïnvesteerd in de digitalisering van het spoor in de haven van Amsterdam. Door de inzet van sensoren kan het voorheen onbewaakte spoor beter worden benut. Dit programma loopt naar verwachting de komende jaren door.
	Getest digitaal raamwerk internet of cargo	Binnen het Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer is datadelen in de binnenvaart getest. Dit heeft geleid tot een bewezen raamwerk voor het opzetten van betrouwbare en veilige logistieke dataketens die de efficiëntie van transport verhogen. De verdere doorontwikkeling ligt bij de markt.

Van beleid...

In Noord-Holland is een inhaalslag gemaakt in de beleidsontwikkeling voor goederenvervoer. Voor 2022 was er nog geen beleidsteam, waardoor het thema onvoldoende aandacht kreeg, ondanks de grote uitdagingen en het belang ervan in de provincie.

Omdat logistiek over provincie- en gemeentegrenzen heengaat, is het een thema dat bij uitstek regionaal of landelijk opgepakt moet worden. We hebben het onderwerp inmiddels samen met regionale partners en het Rijk stevig verankerd in regionale bereikbaarheidsdocumenten. Zo is binnen het Platform Mobiliteit Metropoolregio Amsterdam (MRA) de visie op het [Multimodaal Netwerk Goederenvervoer](#) (MNG) vastgesteld als onderdeel van het Rijk-regio programma *Samen Bouwen aan Bereikbaarheid* MRA. Het MNG is de opvolger van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noordvleugel (2008) en vormt het multimodale kernnetwerk voor Noord-Holland en Flevoland.

Het MNG wordt gebruikt om het belang van goederenvervoer te verankeren in de Noord-Hollandse Omgevingsvisie en vormt het regionale uitgangspunt voor het goederenvervoerbeleid. Met het MNG heeft de regio drie speerpunten vastgesteld:

1. Betere benutting van infrastructuur en duidelijke afspraken over het kernnetwerk voor goederenvervoer in de provincie.
2. Meer flexibiliteit in het mobiliteitssysteem, zodat eenvoudiger gekozen kan worden tussen weg, water en spoor (intermodaal vervoer).
3. Afstemming over welke goederenstromen we wel willen stimuleren en welke niet.

Naar uitvoering als provincie

In 2025 heeft Gedeputeerde Staten voor de binnenwateren het [Actieplan Kernnet Vaarwegen](#) (AKV) vastgesteld. Het AKV geeft duidelijkheid voor binnenvaart en recreatievaart over het gebruik van provinciale wateren en de provinciale inzet op het verbeteren van de bevaarbaarheid, biedt de logistieke sector zekerheid over netwerkontwikkeling en borgt het goederenvervoernetwerk over water. Met het AKV in de hand werkt de provincie aan betere vaarwegen. Zo vervangen we infrastructuur niet meer 1 op 1 voor hetzelfde kunstwerk, bijvoorbeeld een brug of een sluis, maar bekijken we extra kritisch wat passend is bij de functie van het netwerk. Ook gaan we handhaven op de ligplaatsen en passantenplaatsen, verbeteren we de bebording, en handhaven beter op de vaarwegen. Goederenvervoer is daarmee een volwaardiger onderdeel geworden in de afwegingen rond bereikbaarheidsoпlossingen. In 2026 wordt PS via een brief op de hoogte gebracht over de voortgang van de acties.

Met (semi-) publieke instellingen

In Nederland zijn er 7 belangrijke logistieke knooppunten binnen het [MIRT programma Goederenvervoercorridors](#): Amsterdam en Omstreken (incl. Schiphol en Aalsmeer), Moerdijk, Nijmegen, Rotterdam, Sittard-Geleen, Tiel, Tilburg, Venlo en North Sea Port - Zeeland. Afstemming over de Noord-Hollandse inzet binnen dit programma vindt onder andere plaats via het Kernteam Logistiek MRA en de MIRT-werkgroep voor het landsdelige BO-MIRT. Op die manier proberen we onze overheidspartners ook te betrekken bij ontwikkelingen in het BO-MIRT Goederenvervoer.

Voor deze zeven knooppunten zijn knooppuntenplannen gemaakt. Dat zijn visies op de ontwikkelingen van de knooppunten. Op basis van de Knooppuntenplannen zijn Realisatiepacten gestart in de knooppunten. Het MNG is het knooppuntenplan voor MIRT-knooppunt Amsterdam en Omstreken.² In het BO-MIRT Goederenvervoercorridors 2025 (GVC) (januari 2026) is besloten [het Realisatiepact Amsterdam en Omstreken](#) te starten. Dit is een samenwerking tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), de provincie Noord-Holland en het Havenbedrijf Amsterdam, gericht op het versterken van het MIRT-knooppunt Amsterdam en Omstreken.

Binnen het Realisatiepact werken partijen aan projecten binnen zes thema's om de duurzame bereikbaarheid van de haven en regio te verbeteren. Het doel is door middel van verkenningen en realisatie te komen tot extra investeringsbesluiten voor goederenvervoer in het gebied. De onderwerpen zijn:

1. Ontwikkelen binnenvaartvoorzieningen zoals walstroom en ligplaatsen
2. Optimalisatie spoorgoederenvervoer, door digitaliseren en beveiligen van het havenspoor.
3. Verbeteren wegvoorzieningen, met truckparkings en Clean Energy Hubs.
4. Verbeteren betrouwbaarheid wegvervoer door digitalisering en het ontwikkelen van een logistiek verkeersmodel.
5. Versterken binnenvaartpotentie en modal shift waarbij gezocht wordt naar extra modal shift kansen in het knooppunt.
6. Toekomst vervoer gevaarlijke stoffen, waarbij we onderzoeken wat de toekomstige stromen van gevaarlijke stoffen in het knooppunt zijn.

En bedrijfsleven in de stad

Goede overslaglocaties (hubs) zijn essentieel voor het bundelen van goederenstromen. In 2023 hebben Provinciale Staten [Netwerkvisie Logistiek Hubs](#) samen met de [Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek](#) (RUAS) vastgesteld. Sindsdien wordt stapsgewijs samengewerkt met ondernemers en gemeenten aan duurzame en efficiënte stadslogistiek, in nauwe samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam. We hebben verschillende documenten opgesteld die gemeenten kunnen helpen de stadslogistiek te organiseren. Zo is er een Praktische Gids Stadslogistiek en een leidraad voor toegangsbeleid (venstertijden). Ook hebben we bijvoorbeeld ondernemers geholpen met kennisontwikkeling over elektrisch rijden en over gezamenlijk vervoeren.

2 MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

En op het water

Ter uitvoering van het coalitieakkoord om vervoer over water en spoor te stimuleren, hebben logistieke makelaars binnen het Noord-Hollandse modal shift-programma [Noordwest Connect](#) knelpunten in infrastructuur en voorzieningen in beeld gebracht die de modal shift belemmeren. Het gaat bijvoorbeeld om de kwaliteit van kades, die verbeterd moeten worden om inzet van kranen voor containeroverslag mogelijk te maken. We werken samen met geïnteresseerde gemeenten aan het wegnemen van deze belemmeringen, zodat meer goederenvervoer over water mogelijk wordt en de druk op de wegen afneemt.

Om het gebruik van vaarwegen te verbeteren, werkte de provincie vanuit Focus Smart Mobility (en later het Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer) aan een 'physical internet of cargo'. Het doel is om binnensteden en bedrijventerreinen te bevoorraden met elektrische duwschepen, vaarwegen beter te benutten en bedrijven via een digitale nutsvoorziening toegang te geven tot de binnenvaart.

De provincie heeft daarom geïnvesteerd in de ontwikkeling van een "logistieke dataspace". In 2026 is het digitale raamwerk van deze dataspace opgeleverd. Dit raamwerk verbindt schip, lading en de technische en financiële afhandeling in een veilige digitale omgeving, waarbij data-eigenaren controle houden over hun eigen gegevens. De ervaring heeft geleerd dat modal shift vooral kansrijk is wanneer verschillende partijen in een logistieke keten gezamenlijk de stap naar water of spoor zetten. Digitalisering helpt daarbij.

Deze innovatie verlaagt drempels voor het delen van data tussen logistieke partijen. Datadelen is een belangrijke randvoorwaarde voor efficiëntere en schonere logistiek. Als testcasus is gekozen voor goederenvervoer over water, met name op kleinere vaarwegen. De verdere ontwikkeling van de dataspace ligt bij de markt en kan vanwege schaalvoordeel ook beter landelijk verder uitgewerkt worden. Dit wordt ook opgepakt zo heeft het Rijk heeft door middel van een voucher-regeling een aanvullende subsidie opengesteld om de markt te ondersteunen bij het verder uitrollen van dit concept.

1.2 ZAKEN DIE ANDERS LIEPEN DAN VERWACHT

Niet alles verliep zoals verwacht. Politieke, maatschappelijke en economische ontwikkelingen zorgden ervoor dat sommige thema's zich langzamer of sneller ontwikkelden dan verwacht. Dit had gevolgen voor de inzet die we vooraf hadden verwacht te plegen voor onze ambities.

Onzeker Rijksbeleid

Door wisselende landelijke politieke omstandigheden en langdurige demissionaire periodes was het lastig om bepaalde doelen te realiseren. Sinds de vaststelling van de Agenda Slimme en Schone Logistiek op 4 april 2022 was het kabinet meer dan anderhalf jaar demissionair. Dit bemoeilijkte de voortgang doordat er veel onzekerheid was over de richting van het Rijksbeleid.

Zero-emissiezones voor stadslogistiek

De RUAS had in 2024 en 2025 bovendien te maken met negatieve beeldvorming rond zero-emissiezones (ZE-zones) voor vrachtverkeer en met landelijke politieke twijfel over de invoering daarvan. De beeldvorming was dat ondernemers de zones niet wilden en dat zones onzorgvuldig ingevoerd werden. Hierdoor ontstond onzekerheid in het laatste jaar voor ingaan van de zones. De besluitvorming over deze zones was volgens afspraak al minimaal vier jaar voorafgaand aan de inwerkingtreding van de zones aangekondigd en in veel gemeenten al doorlopen. Tegelijkertijd pleitte ook brancheverenigingen voor consistent overheidsbeleid en invoering van de ZE-zones.

De onzekerheid over ZE-zones heeft in 2024 het enthousiasme voor nieuwe zones in Noord-Holland verminderd. Doordat de duidelijkheid ontbrak bleken ook andere verduurzamingsmaatregelen lastiger te implementeren bij gemeenten.

Vanuit verduurzaming is het bovendien ongunstig dat de effectiviteit van ZE-zones en de innovatieprikkel die de zones afgeven, zijn verminderd door ruime ontheffingsgronden en -termijnen. Desondanks blijven de maatschappelijke baten aanzienlijk: deze zijn naar schatting 4,4 keer hoger dan de maatschappelijke kosten.³ Het thema houdt daarom nadrukkelijk onze aandacht en we blijven het bespreken met gemeenten binnen de RUAS.

3 Royal HaskoningDHV en Buck Consultants International, [Actualisatie landelijke effecten zero-emissiezones stadslogistiek](#), 2025. De landelijke MKBA leidt tot een positief saldo van € 1,4 miljard. De baten liggen bovendien en factor 4,4 hoger dan de kosten. Invoering van zero-emissiezones resulteert daarmee in substantiële collectieve baten. Bovendien heeft iedere individuele gemeente een positief MKBA-resultaat, met hogere baten in vergelijking met de kosten.

Infrastructuurbeperkingen

Modal shift van weg naar water heeft last gehad van de staat van de Nederlandse infrastructuur. Frequentie en langdurige stremmingen van bruggen en sluizen in Noord-Holland beperkten de overstap naar de binnenvaart. Zo was het Oranjesluizencomplex bij Schellingwoude volgens Koninklijke Binnenvaart Nederland in 2024 het grootste binnenvaartknelpunt van Nederland.⁴ Het aantal ongeplande stremmingen lag 42 keer hoger dan de norm, waardoor 8,4% van de jaarlijkse bedientijd niet beschikbaar was. Voor het oplossen van dit knelpunt en het robuuster maken van de vaarweg richting Flevoland en Noord-Nederland is op dit moment geen Rijkssteun beschikbaar (zie pagina 9).

Niet alleen de binnenvaart heeft last van de staat van de infrastructuur. De stremming van de Houtribdijk voor voorlopig onbepaalde tijd voor vrachtverkeer vanaf het najaar van 2026 is een groot probleem voor de bereikbaarheid van bedrijven in Noord-Holland en de logistieke goederenketens. Noord-Holland boven het Noordzeekanaal is een schiereiland en heeft betrouwbare infrastructuur nodig. Deze kwetsbaarheden van de infrastructuur maken het goederenvervoer lastiger, duurder en onvoorspelbaarder.

Innovaties

Sommige technologische ontwikkelingen verliepen trager dan verwacht. De cargoloop, een hyperloop voor goederen (een vacuümbuis waarin zwevende magneettreinen met hoge snelheid rijden) o.a. gefinancierd door de Europese Commissie en private investeerders, werd ingehaald door elektrificatie en elektrisch/duurzaam vliegen en de ruimtelijke uitdagingen. Ook de digitalisering van de transportsector verliep trager door beperkt vertrouwen in de dataketen, waardoor het efficiënter inrichten van goederenstromen beperkt bleef. Door bijvoorbeeld federatief data te delen kunnen ondernemers eenvoudiger en veiliger samenwerken in goederenstromen. Bij federatief datadelen blijft de data in eigendom van de data-eigenaar en kan het alleen op een vooraf afgesproken manier gebruikt worden. Het is daardoor veilig. We verwachten wel dat dit de komende jaren blijft groeien.

1.3 INZET 2026-2030

De komende 4 jaar versterken we het multimodale transportnetwerk. We willen de mogelijkheid om over te stappen op andere modaliteiten vergroten. Tevens versterkt dit de weerbaarheid van het logistieke netwerk bij verstoringen of crisis.

Provinciale Infrastructuur

Conform het Actieplan Kernnet Vaarwegen integreren we afwegingen over investeringen in binnenvaart en vaarwegen in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur 2028-2032 (iNHi). Hierdoor worden vaarwegen en binnenvaart als invulling van de mobiliteitsbehoefte nadrukkelijker meegewogen bij investeringskeuzes voor de bereikbaarheid van Noord-Holland.

In 2026 voert de provincie Noord-Holland een klimaatstresstest uit op het transportnetwerk. De uitkomsten bieden essentiële inzichten voor weloverwogen langetermijnkeuzes om de gevolgen van klimaatverandering te beperken. Waar nodig vullen we dit aan met aanvullende informatie over de impact op de logistiek. Situaties als de zomer van 2026 waar delen van Nederland via het water onbereikbaar werden willen we voor Noord-Holland voorkomen.

Bereikbaarheid

Een belangrijke samenwerking voor de bereikbaarheid is het Realisatiepact Amsterdam en Omstreken. We versterken daarin de multimodale bereikbaarheid van het havengebied van Amsterdam en de regio Schiphol/Aalsmeer met investeringen in voorzieningen voor schippers en vrachtwagenchauffeurs. Ook willen we een hogere capaciteit van het spoor door digitalisering en verbeterde verkeersveiligheid. Daarnaast lobbyen we voor versterking van de binnenvaart- en spoorvoorzieningen in het Noordzeekanaalgebied en stimuleren we de ontwikkeling van Clean Energy Hubs (zie hoofdstuk 2) en truckparkings. We doen daarvoor samen met het Havenbedrijf van Amsterdam en andere partners voorstellen.

Daarnaast blijven wij infrastructurele knelpunten, zoals het sluizencomplex bij Schellingwoude en de wegen rondom logistieke knooppunten, onder de aandacht brengen bij het Rijk. Waar mogelijk dragen wij kansen aan om het netwerk te verbeteren. Deze en andere grote knelpunten, zoals de Houtribdijk, nemen wij op in de actualisatie van het Multimodaal Toekomstbeeld. Deze actualisatie wordt ditmaal voor heel Noord-Holland opgesteld en maakt deel uit van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA (SBaB). Ook de netwerken in Noord-Holland Noord krijgen zo meer de aandacht die ze verdienen.

4 Koninklijke Binnenvaart Nederland, [Staat van de Nederlandse Sluizen 2024](#), 2025.

Stadslogistiek

De transportsector kampt met schaarste. Daarom werken we in de RUAS aan een uitvoeringsprogramma voor logistieke hubs, gericht op het bundelen van goederenstromen. We delen goede voorbeelden, zoals het [Convenant duurzame pakketlogistiek via pakketpunten en pakketkluizen van de G4](#), met andere gemeenten en koppelen deze aan de maatregelpakketten van het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland (RMP). Dit betreft samenhangende maatregelen die wij samen met gemeenten uitwerken tot uitvoerbare oplossingen voor duurzame mobiliteit. De uitgewerkte maatregelen worden opgenomen in de regionale uitvoeringsagenda's duurzame mobiliteit.

Veilig parkeren van vrachtwagens

De behoefte aan geschikte en veilige vrachtwagenparkeerterreinen (truckparkings) neemt toe, onder meer door ontwikkelingen in het goederenvervoer en veranderende eisen aan chauffeurs en voertuigen. Tegelijkertijd is er een tekort aan dergelijke voorzieningen, wat leidt tot onveilige situaties en overlast in de omgeving. Wij onderzoeken waar aanvullende truckparkings nodig zijn en hoe bestaande locaties beter benut kunnen worden. Hiermee dragen wij bij aan een veiliger en beter functionerend logistiek systeem.

Daarnaast ondersteunen wij investeringsaanvragen bij het Rijk voor de realisatie van nieuwe locaties in Noord-Holland. Wij bezien deze opgave in samenhang met andere functies, zoals chauffeursvoorzieningen, logistiek laden en Clean Energy Hubs. Zo benutten wij de beschikbare ruimte efficiënt en werken wij aan toekomstbestendige logistieke wegvoorzieningen.

Innovatieve bedrijvigheid

Voor de binnenvaart voeren wij het Actieplan Kernnet Vaarwegen uit. Voor een robuuste bereikbaarheid zetten wij in op betrouwbare kunstwerken en infrastructuur, voldoende binnenvaartvoorzieningen en goede verbindingen met het achterland. De provincie ontwikkelt de logistieke dataspace vooralsnog niet verder; deze rol ligt bij de markt. Wij hebben aangetoond dat het concept werkt. Het is nu aan de landelijke Basis Data Infrastructuur (BDI) Logistiek om de randvoorwaarden te creëren voor een goed functionerende dataspace. In de tussentijd richten wij ons op het versterken van de randvoorwaarden voor vervoer over water.

Om de economische ambities uit de Omgevingsvisie te realiseren, richten wij onze inzet op drie thema's: een weerbare economie, een duurzame en circulaire economie en een concurrerende economie. Voor het goederenvervoerbeleid betekent dit dat wij extra aandacht geven aan de logistieke ketens van en naar de prioritaire economische clusters, zoals plantenveredeling en zaadtechnologie. De routes van en naar deze locaties en bedrijventerreinen moeten optimaal zijn. Daarnaast zetten wij in op voldoende ruimte voor circulaire goederenstromen en voldoende overslaglocaties voor multimodaal transport.

Innovatieprogramma verkeer en vervoer

Op 9 december 2025 is het innovatieprogramma Verkeer en Vervoer vastgesteld door GS. Een van de thema's in dit programma is "Innovatie Logistiek". Dit thema zet in op data en digitalisering in de logistiek. Weten waar en welke goederen vervoerd worden is essentieel om aan de doelstellingen van de provincie te kunnen werken. Zodra het inzicht in goederenstromen gerealiseerd is kan gericht gekeken worden naar waar de knelpunten in de provincie liggen en ook of maatregelen die genomen worden effect sorteren.

Meer data-gedreven werken en het stimuleren van digitalisering zijn geen doelen op zich maar een middel. Digitaliseren en beter delen van data maakt het bijvoorbeeld mogelijk dat bedrijven efficiënter logistiek kunnen inrichten.

De provincie heeft als belangrijke doelstelling vervoer over water te stimuleren. Dit om veiligheid te vergroten en de impact van logistiek op de leefomgeving te verkleinen. Logistiek over water is echter niet gemakkelijk te organiseren. Digitalisering van de logistieke ketens, binnenvaart en infrastructuur maakt het eenvoudiger om gebruik te maken van binnenvaart als mobiliteitsoptie. Als provincie zoeken we naar kansrijke digitale of sociale interventies om de logistieke keten te digitaliseren en zo de binnenvaart als optie voor het goederenvervoer aantrekkelijker te maken.

VERDUURZAMING GOEDERENVERVOER

De verduurzaming van het goederenvervoer draagt bij aan het beperken van klimaatverandering en verkleint de afhankelijkheid van olieproducerende landen. Recente energiecrises door geopolitieke instabiliteit onderstrepen de kwetsbaarheid van transport dat afhankelijk is van fossiele brandstoffen. Effectieve maatregelen zijn het elektrificeren van transport, het gebruiken van duurzame brandstoffen en een verschuiving naar energie-efficiëntere modaliteiten zoals binnenvaart en trein. Tegelijkertijd vormen netcongestie, beperkte ruimte voor en beperkt aanbod van alternatieve brandstoffen en een tekort aan binnenvaartvoorzieningen belemmeringen voor verdere verduurzaming.

2.1 SUCCESSEN

In Noord-Holland komt de verduurzaming van het goederenvervoer op gang. Elektrische vrachtwagens worden naar verwachting binnen drie jaar over de levensduur goedkoper dan dieselvarianten.⁵ De laad- en tankinfrastructuur groeit mee, tot op dit moment onder meer circa 15 Clean Energy Hubs, circa 20 CNG-vulpunten, circa 50 HVO-vulpunten en tientallen tot meer dan tweehonderdvijftig (semi-)publieke laadstations voor vracht- en bestelauto's. [Clean Energy Hubs](#) combineren op één locatie tank- en laadvoorzieningen voor meerdere hernieuwbare energiedragers, zoals elektriciteit, waterstof en transitiebrandstoffen (HVO100, bio-CNG en bio-LNG).

De groei van het aantal elektrische vrachtvoertuigen zet de komende jaren door. We verwachten circa 2.000 elektrische vrachtwagens (van de 14.000 in Noord-Holland) en 16.000 elektrische bestelauto's (van de 63.300 in Noord-Holland) in 2030 te hebben in Noord-Holland. Samen met Laadwerk ondersteunen wij de verdere uitbouw van de laadinfrastructuur via concessies, advies en een bedrijventerreinenaanpak.



Foto: Ahmed Polat

5 ElaadNL, Outlook Logistiek, 2025

Jaar	Mijlpaal	Korte toelichting en vervolg
2024	Elektrische duwbakcombinatie vaart op de Zaan	Binnen het programma Metropoolitaan Hubsysteem (MHS) hebben Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht gewerkt aan onderdelen van duurzame, digitale binnenvaartketens. Zuid-Holland stimuleerde de ontwikkeling van modulaire, duurzame duwschepen. De eerste twee E-pusher M varen inmiddels op de Zaan; verdere ontwikkeling ligt bij de markt.
	Start aanpak laadinfrastructuur op bedrijventerreinen (Laadwerk)	Aanpak om ondernemers te helpen (collectieve) laadinfrastructuur aan te leggen of gebruik te maken van publieke laadinfrastructuur. Dit wordt de komende jaren voortgezet.
2023 - 2025	Landelijke onderzoeken en ontwikkelhandreikingen Clean Energy Hubs	Brandstoffen als HVO100, (bio-)CNG en (bio-)LNG zijn minder vervuילend dan diesel en vormen daardoor een belangrijke tussenstap naar volledig duurzaam transport. Deze brandstoffen worden aangeboden op Clean Energy Hubs . De afgelopen jaren zijn locaties en stimuleringsbeleid voor Clean Energy Hubs onderzocht. De Noord-Hollandse subsidieregeling voor de realisatie van Clean Energy Hubs willen we in 2026 openstellen. Alle Nederlandse provincies gaan dezelfde subsidieregeling openstellen ^a . De provincie Gelderland levert de programmamanager van dit programma.
2024	Uitbreiding Clean Energy Hubs naar binnenvaart	Mede door onze lobby is de binnenvaart onderdeel geworden van de Clean Energy Hubs aanpak. Verduurzaming van de binnenvaart draagt bij aan een gelijk speelveld met vrachtwagens en voorkomt verschuiving van vervoer van water naar de weg.
2022	Lancering Noord-Hollands Convenant Waterstof in Zware Mobiliteit	Het convenant koppelde leveranciers en afnemers en stimuleerde nieuwe tankstations. Eind 2025 is het beëindigd en opgegaan in de aanpak Clean Energy Hubs.
2022 - 2028	Pilot Zero Emission Corridors in Schiphol/Aalsmeer	Elektrische vrachtoertuigen veranderen vaak bedrijfsprocessen. Ervaringen van bedrijven zijn dat soms ook als er sprake is van netcongestie de stap van fossiel naar elektrisch vervoer mogelijk is door slimmer met energie om te gaan en samen te werken met andere bedrijven. Dit testen we in de regio Schiphol via het programma Zero Emission Corridors .
2023 - 2026	Ondersteuning ondernemers om gebundeld en duurzaam te beleveren via RUAS	Gebundeld beleveren vermindert verkeersbewegingen. Dat principe stimuleren we via de RUAS en aangesloten bedrijven. Er loopt een pilot op de Zuidas.
2024 - 2025	Opstellen leidraad Mobiliteitsprogramma van Eisen Bedrijventerreinen (MPvE)	Handleiding voor het integreren van mobiliteit in de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen. De leidraad beschrijft hoe een MPvE wordt opgesteld en geeft richtlijnen voor logistiek en werknemersmobiliteit. De leidraad helpt mobiliteit te verankeren in ruimtelijke plannen en wordt via de RUAS en de provincie onder gemeenten verspreid.
2023 - 2026	Doorrekeningen energie-behoefte duurzame brandstoffen en elektriciteit goederenvervoer	Binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en de Clean Energy Hubs learning community zijn onderzoeken en prognoses uitgevoerd naar de behoefte aan duurzame energiedragers. Deze informatie ondersteunt het beleid voor Clean Energy Hubs en laadinfrastructuur.

^a De locaties van Clean Energy Hubs zijn in deze locatietool te vinden.

Jaar	Mijlpaal	Korte toelichting en vervolg
2025	Oprichting internationale programma-organisatie RH2INE voor waterstof in binnenvaart	De binnenvaart verduurzaamt langzamer dan het wegvervoer. Dit verslechtert de concurrentiepositie van de binnenvaart. Omdat de sector belangrijk is voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid, neemt de provincie deel aan het RH2INE -netwerk en hebben we het CONDOR -project voor waterstofontwikkeling ondersteund. Met provinciale steun is het internationale secretariaat onder leiding van Waterstofnet opgericht voor coördinatie tussen beleid, technologie en ruimte.
	Meer dan 260 containers per dag verplaatst van weg naar water en spoor door Noordwest Connect	Logistiek makelaars werken met het bedrijfsleven samen om vervoer van weg naar water en spoor te krijgen. Het is gelukt om op de netwerken van belang van Noord-Holland het equivalent van 260 containers van twintig voet per dag te verplaatsen van weg naar water en spoor. Deze aanpak zetten we door in 2027.
2026	Openstelling specifieke uitkering en provinciale subsidieregeling Clean Energy Hubs	Ter ondersteuning van Clean Energy Hubs opent de provincie in 2026 de eerste tranche van de subsidieregeling, met 50% cofinanciering van het Rijk. Het traject loopt naar verwachting tot en met 2030.

Modal shift van weg naar water en spoor

In september 2023 startte een nieuwe fase van Noordwest Connect (NWC) met meer logistiek makelaars. De provincie is opdrachtgever en verzorgt de strategische aansturing. De focus ligt op structurele modal shift van weg naar water en spoor. Ondernemers krijgen tot 40 uur gratis advies om dit te onderzoeken. Door dit aan te bieden ontstaat ruimte bij ondernemers om de stap van weg naar water of spoor professioneel te onderzoeken.

Door inzet van de logistiek makelaars hebben verschillende bedrijven de stap van weg naar water en spoor gezet.

In de periode 2023 tot 1 januari 2026 zijn de volgende resultaten behaald:

- Per dag het equivalent van 260 containers minder op de weg;
- 7,2 miljoen minder vrachtautokilometers;
- 6.170 ton CO₂ reductie;
- Iedere werkdag een rij vrachtauto's van 2,6 km minder op de weg.

Deze resultaten zijn met name behaald in de IJmond, het Westelijk Havengebied, voor stromen richting Almere en Lelystad en prefab bouwelementen van Beverwijk naar Leiden. Doordat de modal shift makelaars bij bedrijfsleven langsgesgaan zijn en samen met welwillende bedrijven de modal shift casussen onderzocht hebben, hebben verschillende bedrijven de stap van weg naar water of spoor gemaakt.

Waterstof en Clean Energy Hubs

De provincie heeft de afgelopen jaren de inzet op duurzame brandstoffen en elektrificatie van het vrachtverkeer versterkt. Door het Noord-Hollands covenant Waterstof in Zware Mobiliteit zijn leveranciers en afnemers gekoppeld en zijn nieuwe tankstation initiatieven ontstaan.

De inzet op waterstof in wegtransport wordt voortgezet via de bredere aanpak Clean Energy Hubs en het Uitvoeringsprogramma Waterstof. Op het gebied van waterstof in de binnenvaart is samen met (inter)nationale partners het RH2INE-netwerk opgebouwd voor toepassing van waterstof in de binnenvaart.⁶ Dit netwerk heet [RH2INE](#) en is sinds 2025 voorzien van een programma-organisatie die ondergebracht is bij het Vlaams-Nederlandse Waterstofnet.

⁶ Het RhIne hydrogen integration network of excellence (RH2INE) bestaat uit Nederlandse provincies, Duitse deelstaten Noordrijn-Westfalen en Rijnland-Palts, steden, vaarwegbeheerders als de Vlaamse Waterweg en ViaDonau, West-Europese (zee)havens in Nederland, België en Duitsland, Zwitserland, de binnenvaartsector, en industrie.

In 2026 organiseren we een bijeenkomst voor gemeenten, tankstationhouders en marktpartijen over de provinciale uitvoering van Clean Energy Hubs. In de bijeenkomst is een netwerk van betrokken partijen die willen samenwerken aan de transitie naar duurzame brandstoffen en het verduurzamen van het goederenvervoer bijeengebracht.

Voor haalbaarheidsonderzoek en realisatie van Clean Energy Hubs wordt naar verwachting eind 2026 een subsidie-regeling opengesteld, met cofinanciering van het Rijk.⁷ De regeling is bedoeld voor gemeenten en tankstationhouders en versnelt de transitie naar duurzame brandstoffen. Mede door inzet van Noord-Holland valt ook de binnenvaart binnen de regeling.

Laadinfrastructuur

Laadwerk (voorheen MRA-Elektrisch) heeft een aanpak ontwikkeld voor logistiek laden op bedrijventerreinen. Laadwerk is namens de provincie Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en bijna alle gemeenten in de drie provincies verantwoordelijk voor de aanbesteding van publieke laadinfrastructuur en ondersteunt bedrijven bij collectieve en individuele laadoplossingen. De provincie Noord-Holland is bestuurlijk en ambtelijk trekker van Laadwerk. Begin 2025 heeft Laadwerk een Europese aanbesteding uitgevoerd voor deze aanpak. Doel is het stimuleren van laadinfrastructuur op bedrijventerreinen. Dit is nodig vanwege:

1. De groeiende vraag naar laadinfrastructuur door beleid zoals zero-emissiezones en de vrachtwagenheffing, die elektrisch rijden aantrekkelijker maken.
2. De voorkeur van bedrijven om op eigen terrein te laden, vanwege lagere kosten en meer regie en flexibiliteit.
3. Het feit dat veel ondernemers nog geen elektrische voertuigen of laadinfrastructuur hebben, terwijl realisatie lastig is door netcongestie.

Met deze aanbesteding worden ondernemers ondersteund bij haalbare laadoplossingen op eigen terrein, bijvoorbeeld via slimme toepassingen achter de meter of samenwerking. Dit versnelt de aanleg van laadinfrastructuur op bedrijventerreinen in de periode 2025–2028. Uiteraard is netcongestie een beperking waarmee rekening gehouden moet worden.

Ook hebben we doorrekeningen en voorspellingen van de laad- en energiebehoefte opgebouwd met Laadwerk en de Clean Energy Hubs Learning Community. Dit helpt gericht bedrijven te ondersteunen naar zero-emissie transport.

Parallel loopt in de regio Schiphol/Aalsmeer het project Zero-Emissie Corridor. Dit project geeft bedrijven beter inzicht in het optimaliseren van transportbewegingen, routing, lokale energieopwekking en laadprofielen van vrachtvoertuigen. Elektrische vrachtwagens verzamelen praktijkdata om de ontwikkelde software te testen en te verbeteren. Ook werken bedrijven aan een Energie- en Laadhub Schiphol Zuidoost als oplossing voor netcongestie.

Stadslogistiek

Binnen de RUAS zijn diverse activiteiten uitgevoerd om gemeenten en bedrijven te ondersteunen bij duurzame stadslogistiek. Voor gemeenten is een praktische gids ontwikkeld met stappenplannen en checklists voor zero-emissiezones, laadinfrastructuur, slimme bouwlogistiek en toegangsbeleid. De regionale afstemming is versterkt via de Regionale Overlegtafel Stadslogistiek.

Daarnaast zijn een leidraad voor toegangsbeleid (met casussen uit Amstelveen en Almere) en een [leidraad Mobiliteitsprogramma van Eisen voor bedrijventerreinen](#) opgesteld, die dit jaar wordt getoetst op bedrijventerrein De Purmer. Via goedbezochte bijeenkomsten is het bedrijfsleven geïnformeerd over duurzaam transport en gebundelde beleving. Ook is de samenwerking met Laadwerk versterkt met twee extra projecten voor logistiek laden. Voor MKB-ondernemers is een speciaal evenement georganiseerd om hen te ondersteunen bij zero-emissievraagstukken.

2.2 ZAKEN DIE ANDERS LIEPEN DAN VERWACHT

Geen dingen dubbel doel

Door de provinciale [Energievisie](#) en de [pMIEK](#) is een aparte visie op alternatieve brandstoffen en laadinfrastructuur niet nodig. De Energievisie bevat de basiskeuzes voor een duurzaam en toekomstbestendig energiesysteem. Het pMIEK richt zich op regionale en provinciale projecten die dit systeem ondersteunen en meerdere gemeenten raken.

Vertragingen door beleidsschommelingen

Beleidendschommelingen hebben de ontwikkeling van zero-emissie transport beperkt. Subsidies van het Rijk en de Europese Unie voor duurzame brandstoffen, zoals waterstof, vielen lager uit, stopten eerder en kwamen later beschikbaar dan verwacht. Hierdoor sloten provinciale acties richting de markt niet altijd goed aan. En door het uitblijven van tijdige rijkssubsidies voor duurzame vrachtvoertuigen en gewijzigd rijksbeleid rond ZE-zones is de invoering vertraagd en het enthousiasme bij gemeenten afgenomen.

2.3 INZET 2026-2030

De inzet richt zich de komende jaren op randvoorwaarden voor duurzaam transport: voldoende laad- en tankinfrastructuur (inclusief walstroom) en het terugdringen van (stikstof)uitstoot in de binnenvaart.

Slim logistiek laden

De logistieke voorkeur voor laden op eigen terrein (depotladen) is door netcongestie suboptimaal voor het energiesysteem. De provincie zet daarom in op meer gedeelde laadvoorzieningen om de benodigde capaciteit te beperken. Met het programma Zero Emission Corridor stimuleren we innovatief en efficiënter energiegebruik om zo de twee botsende voorkeuren dicht bij elkaar te brengen. Bij succes in Schiphol/Aalsmeer willen we het opschalen naar andere logistieke clusters.

Aanleg laad- en tankinfrastructuur stimuleren

Voor wegtransport en binnenvaart blijven we via Laadwerk bedrijven ondersteunen bij logistiek laden en het benutten van landelijke subsidies. Ook stimuleren we de bouw van Clean Energy Hubs met (alternatieve) duurzame brandstoffen en laadinfrastructuur. Bedrijven worden aangemoedigd laadinfrastructuur te delen om netcongestie te beperken.

Extra aandacht voor het kleine binnenvaartschip

De kleine binnenvaart (CEMT 3 of kleiner) is belangrijk voor de Noord-Hollandse economie, maar maakt een landelijke krimp door.⁸ Schaalvergroting en geen nieuwbouw van kleinere schepen verdringen het schip langzaam van de markt. Verduurzaming is vaak te duur voor deze schippers. Bij verdere krimp van de kleine vloot dreigt vervoer over water naar weg te verschuiven of kunnen productieactiviteiten verdwijnen naar andere gebieden. We onderzoeken daarom of een provinciale aanpak nodig is om de kleine binnenvaart voor Noord-Holland te behouden. We bekijken ook hoe we het MKB kunnen ondersteunen bij het benutten van subsidies van het Rijk.

De stikstofuitstoot van (kleine) binnenvaartschepen is relatief groot en daalt door de lange levensduur van motoren en schepen en de hoge kosten langzaam. We onderzoeken additionele stikstof reducerende maatregelen vanuit de stikstofaanpak. Het vervangen van deze schepen met schone vrachtwagens is daarbij onwenselijk, omdat dit haaks op onze bereikbaarheidsdoelen. Daarom zetten we in op verduurzaming, en daarmee verbetering van de concurrentiepositie, van de binnenvaart.

Modal shift voortzetten

Als onderdeel van het behouden van de binnenvaart en het ontlasten van de wegen in Noord-Holland, zetten we de inzet van logistiek makelaars voort. Zij ondersteunen bedrijven in hun transitie van wegtransport naar water- en/of spoortransport.

Integratie RUAS in RMP

In het RMP nemen we samen met gemeenten de RUAS op in het pakket met maatregelen voor duurzame logistiek. We leggen de afspraken hierover vast in de Regionale uitvoeringsagenda's duurzame mobiliteit.

8 Topsector Logistiek, [Hybridiseren van de kleine binnenvaart](#), 2025.

BALANS MET FYSIEKE LEEFOMGEVING

Voor de toekomst van het goederenvervoer in Noord-Holland is het belangrijk dat de sector een positievere balans krijgt met de omgeving. Volgens de Topsector Logistiek staat de “*license to operate*” namelijk onder druk. Minder overlast door geluid en uitlaatgassen en betere externe- en verkeersveiligheid. Logistiek wordt daarbij zorgvuldig ingepast in landschap en stedelijke omgeving. Onder deze voorwaarden blijft de sector belangrijk voor de economie en maatschappij, met ruimte om te ondernemen en vitale ketens te ondersteunen.

Het goederenvervoer is de afgelopen jaren beter in balans gekomen met de omgeving. Motorvernieuwing en katalysatoren hebben de uitstoot verminderd, en de opkomst van elektrische trucks zorgt voor minder geluid. Ook zijn op de Zaan twee elektrische duwschepen ingezet, die acht dieselschepen vervangen.

Wel staat de logistieke bedrijvigheid onder druk. Transformatie van bedrijventerreinen of watergebonden locaties zorgt voor verschuivingen in ladingstromen en economische activiteit. Deze trend is een risico omdat het verdwijnen van locaties met kades zorgt voor meer vrachtwagens over de toch al volle Noord-Hollandse wegen.

3.1 SUCCESSEN

Het realiseren van een betere balans tussen logistiek en de fysieke leefomgeving is complex. De drukte in Noord-Holland neemt toe en de afstand tussen woningen en de mobiliteitsnetwerken (weg, vaarweg, spoorlijn) neemt af. Zonder actie nemen de effecten van het transport op de woonomgeving daardoor toe. De ligging en inrichting van infrastructuur en bedrijventerreinen zijn op middellange termijn een gegeven. Voor sommige maatregelen die overlast verminderen, zoals stillere vrachtwagens, zijn we afhankelijk van andere actoren.

Desondanks hebben we wel enkele mijlpalen gehaald de afgelopen jaren.



Jaar	Mijlpaal	Korte toelichting en vervolg
2022 - 2024	Bouwen haven Boekelermeer	In de periode 2022-2024 is een nieuwe keerkom met havenvoorzieningen gebouwd op de Boekelermeer in Alkmaar. De provincie heeft 7,5 miljoen euro bijgedragen aan deze keervoorziening.
2024	Pilot logistieke verkeersstromen tijdens werkzaamheden Purmerend	Tijdens de werkzaamheden aan de A7-brug bij Purmerend zijn verkeersstromen vrijwel realtime gemonitord met verschillende databronnen. Deze inzichten gebruiken we voor de ontwikkeling van een logistiek model binnen het Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer.
2022 - 2026	Goederenvervoer opgenomen in Omgevingsvisie, Perspectief Mobiliteit en andere beleidsdocumenten	Goederenvervoer kreeg in het verleden weinig aandacht in de beleidsontwikkeling, waardoor belangen onvoldoende zijn meegewogen. Door recente beleidsontwikkelingen is dit verbeterd en worden deze belangen nu beter meegenomen.
2024	Opname duurzame bouwlogistiek in het leertraject van Convenant Toekomstbestendig Bouwen 2.0	Dit traject richtte zich op meer aandacht voor de logistiek van en naar bouwplaatsen. Het bouwconvenant vormde hiervoor een goed startpunt. Het verminderen van de logistieke impact is opgenomen in het leertraject van het convenant.

Metten en inschatten logistieke effecten bij vervanging en renovatie

Vanuit het Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer zijn digitale omgevingen ontwikkeld die inzicht geven in de kwetsbaarheid van het netwerk voor vrachtverkeer. Ook hebben we inzicht gegenereerd in de verkeersstromen tijdens de A7-renovatie bij Purmerend in 2024. Deze verkeersinformatie is door de gemeente Purmerend o.a. gebruikt ter onderbouwing van verkeersmaatregelen richting Rijkswaterstaat tijdens de renovatieperiode. De opgedane ervaringen laten de waarde van data voor logistiek zien en vormen de basis voor het project dataverrijking logistiek.

Keerkom Alkmaar

In de periode 2022-2024 is een nieuwe keerkom met havenvoorzieningen gebouwd op de Boekelermeer in Alkmaar. De provincie heeft 7,5 miljoen euro bijgedragen aan deze keervoorziening. Door de keerkom hoeven schepen om te keren naar het zuiden niet meer onder de Leeghwaterbrug door. Voorheen voeren ze naar het noorden onder de brug door, keerden dan, en voeren terug naar het Zuiden. Daardoor moest de brug soms twee keer open per schip. Nu niet meer. Daardoor kon een spitssluiting van de Leeghwaterbrug ingesteld worden met minder filedruk tot gevolg. Aanvullend maakt de keerkom de realisatie van een echte binnenhaven mogelijk met nieuwe overslagmogelijkheden. Op dit moment is de gemeente Alkmaar met hulp van Noordwest Connect in gesprek met een partij om een bulkhaven te realiseren bij de keerkom. Daardoor kan het wegtransport verminderen.

Beleidsverankering

Om het goederenvervoer voor de toekomst te waarborgen is het onderwerp de afgelopen jaren in beleidsstukken van overheden in Noord-Holland, inclusief de Omgevingsvisie NH2050, verankerd. Het belang van goederenvervoer is daardoor beter gebord in Noord-Holland en kan zo ook beter afgewogen worden met andere belangen.

Minder verkeer over de weg

De woningbouw vraagt veel bouwmaterialen. Samen met Noord West Connect hebben we modal shift van het vervoer van bouwmaterialen aangewezen als één van de focuspunten. Dit heeft geresulteerd in de actie om samen met gemeenten voor 25 bouwprojecten de kansen en knelpunten voor een modal shift te identificeren. Resultaten worden in 2027 verwacht.

Via de Topsector Logistiek en TNO is de afgelopen jaar veel kennis opgebouwd over bouwlogistiek. Ook hebben we een handreiking bouwlogistiek over water opgesteld. Deze moet gemeenten helpen bij het tot stand brengen van een modal shift. De samenwerking met gemeenten op gebied van bouwlogistiek is bestuurlijk bespreekpunt op de Platforms Mobiliteit NHN en MRA in het najaar van 2026. Het streven is dan hier verdere afspraken over te maken.

Minder stikstof door Rijkssubsidies

De stikstofuitstoot is verminderd door de [Rijksaanpak](#) gericht op het plaatsen van katalysatoren of motorvervanging in de binnenvaart. Binnenvaart is een grote uitstoter van stikstof door relatief hoge stikstof uitstotende scheepsmotoren. Deze regeling hielp die uitstoot te reduceren.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een weerbaarstig onderwerp. Het vrachtverkeer is soms door de omvang van vrachtwagens een beperkende factor in ontwerpen van weginfrastructuur die toegepast kunnen worden om verkeersveiligheid te verbeteren. Met het vaststellen van het Afwegingskader Landbouwverkeer is het aandeel vrachtverkeer meegewogen omdat de aanwezigheid van vrachtverkeer en landbouwverkeer een veiligheidsrisico is.

Vrachtwagenheffing

Vanuit verkeersveiligheid bekeken was de inwerkingtreding van de vrachtwagenheffing op 1 juli 2026 ook een belangrijk moment. Om uitwijk te voorkomen had het Rijk vooraf modelberekeningen uitgevoerd naar mogelijke uitwijkroutes. Daarbij was ook gekeken naar provinciale en gemeentelijke wegen. Op basis van deze analyses werd slechts een beperkt effect verwacht. Het Rijk monitort de effecten na invoering van de vrachtwagenheffing. De resultaten daarvan worden samen met regionale wegbeheerders, waaronder de provincie, geanalyseerd en geduid. Als er lokaal ongewenste situaties ontstaan, kan worden bekeken of aanvullende maatregelen nodig zijn.

3.2 ZAKEN DIE ANDERS LIEPEN DAN VERWACHT

Om de overlast te beperken is kennis nodig waar de overlast zich manifesteert. Het is lastiger gebleken om te achterhalen waar precies overlast is door vrachtverkeer dan vooraf ingeschat. Er is te weinig kwantitatieve informatie over beschikbaar gebleken.

De ontwikkeling van de circulaire economie gaat minder snel dan verwacht. Daardoor zijn ook de logistieke stromen die daarbij samenhangen maar beperkt gegroeid.

3.3 INZET 2026-2030

De komende jaren wordt de inzet op overlastbeperking en ruimte voor transport geïntensiveerd. De focus ligt daarbij op: het realiseren van efficiëntere en goedkopere bouwlogistiek (vermindering overlast en schade) en het (blijven) benutten van de Noord-Hollandse kade- en haveninfrastructuur. Hiermee verwachten we de impact van transport op de fysieke leefomgeving te beperken.

Modal shift stimuleren

Om de bereikbaarheid van Noord-Holland te verbeteren zetten we de inzet op modal shift voort. We verbreden die inzet door ook de randvoorwaarden van modal shift te versterken. In het modal shift programma Noordwest Connect zijn door de logistieke makelaars in de afgelopen jaren lokale knelpunten die de verplaatsing van weg naar water belemmeren geïdentificeerd. Deze knelpunten en mogelijke oplossingen ervan worden verder besproken met betreffende gemeenten met als doel de knelpunten op te lossen.

Een belangrijke casus betreft het bietenseizoen. Elk jaar gaat bijna 300.000 ton aan bieten van het noorden van Noord-Holland naar de suikerfabriek in Viverlaten bij Groningen. Dat gaat nu via vrachtwagens. De afgelopen jaren heeft de provincie Noord-Holland gepoogd om het transport over te zetten naar het water. Dit samen met het bedrijfsleven, de gemeente Hollands Kroon en de inwoners van het gebied. We proberen in 2027 de bietencampagne via het water te laten verlopen.

Watergebonden bedrijfslocaties beschermen

Eén voorwaarde voor transport over water is voldoende kaderuimte om goederen over te kunnen slaan. Door de woningbouw en de-industrialisatie verdwijnen er steeds meer natte bedrijventerreinen of kavels aan het water. Bij verlies van watergebonden bedrijventerreinen komt de watergebonden functie vaak niet terug en wordt het drukker op het wegennet. Deze locaties zijn waardevol en worden in andere provincies al beschermd. We onderzoeken daarom het opnemen van een beschermingsregime voor watergebonden bedrijventerreinen in de Omgevingsverordening. Hierdoor waarborgen we dat transport over water mogelijk blijft.

Havenontwikkeling

We blijven werken aan het versterken van het transport over het IJsselmeer. Havens als de Oude Zeug willen we beter later benutten door het bedrijfsleven en het makkelijker maken voor schippers om gebruik te maken van de voorzieningen. Dit gaan we onder andere doen door het verbeteren van de samenwerking tussen de havens en benutting van kennis van binnenhavenexploitatie en samenwerking in andere delen van Nederland.

We ondersteunen vanaf 2027 de ontwikkeling van PortlinQ zodat de binnenhavens, havenbedrijven, havenmeesters en schippers federatief data kunnen delen en zo de dienstverlening verbeterd wordt. Door federatief datadelen blijft de data in eigendom van de data-eigenaar en kan het alleen op een vooraf afgesproken manier gebruikt worden.

Het is daardoor veilig.

Verbeteren vaarweginfrastructuur

We voeren de Actieagenda Kernnet Vaarwegen uit en zorgen voor verbeteringen van het vaarwegennetwerk, binnen de uitdagende context van problemen in het onderhoud van de infrastructuur op de vaarwegen.

Minder overlast van woningbouwtransport

De woningbouw zorgt voor veelvuldig en zwaar transport van en naar de bouwplaatsen. De ervaring leert dat bouwlogistiek efficiënter kan worden uitgevoerd. Dat beperkt de overlast en verminderd schade aan de weginfrastructuur. In alle delen van de bouwketen willen we het bewustzijn over het transporteren van materiaal onder de aandacht brengen en waar mogelijk afspraken maken met gemeenten en ontwikkelaars.

Supply chains onderzoek

In de Omgevingsvisie NH2050 zijn enkele sectoren aangewezen die de provincie wil ondersteunen. De aanvoerlijnen van die sectoren dienen daarom optimaal te functioneren. We onderzoeken in 2027 of 2028 hoe de aanvoerlijnen van die sectoren versterkt kunnen worden.



Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

The Creative Hub - Canon

Copyright

© Gehele of gedeeltelijke overneming, reproductie of openbaarmaking van de Aanbestedingstukken, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande Schriftelijke toestemming van de auteursrechthebbende is verboden, behoudens de beperkingen bij de wet gesteld. Het verbod betreft ook gehele of gedeeltelijke bewerking.

KvK nr.: 34362354 BTW nr.: NL.0010.03.124.B.08

Haarlem, augustus 2026