

Plan van aanpak verduurzaming goederenvervoer

1. Aanleiding

In 2020 is de visie voor een bereikbaar Gelderland vastgesteld. In deze visie wordt erop ingezet reizigers en bedrijven te verleiden de slimste en de schoonste keuze voor vervoer te maken, dus ook voor het goederenvervoer. In 2050 wil de provincie Gelderland klimaatneutraal zijn. Als tussenstap zorgen we dat we 55% CO₂ reductie hebben behaald in 2030. Mobiliteit draagt voor 1/3 deel bij aan de totale CO₂ uitstoot. Voor het goederenvervoer liggen er goede mogelijkheden om het CO₂ gebruik te verminderen, zoals aangegeven in het werkprogramma CO₂-reductie in de Gelderse mobiliteit. We werken vanuit de strategie die inzet op verbinden, veranderen en vergroenen.

Deze notitie betreft het plan van aanpak om de toegewezen MTR-middelen, zo goed mogelijk in te zetten ter verduurzaming van het goederenvervoer. In dit plan van aanpak verduurzaming goederenvervoer worden de Gelderse maatregelen beschreven. En wordt de link gelegd met het beleid en de acties van onze partners, zoals bedrijven en overheden die essentieel zijn om te komen tot een versnelling in de verduurzaming van het goederenvervoer. Dit plan van aanpak is daarom met deze partijen besproken en de reacties zijn meegenomen in de uitwerking van de maatregelen.

2. Energietransitie goederenvervoer

Vanuit het klimaatakkoord wordt ingezet op een energietransitie in het goederenvervoer. Hiertoe zijn er onder andere in de brandstofvisie van het Rijk transitiepaden ontwikkeld voor de verduurzaming van de mobiliteit. Voor het goederenvervoer wordt ingezet op hernieuwbare biobrandstoffen, elektrisch laden van voertuigen en waterstof. Dit vraagt om een flinke transitie van de goederenvervoersector die niet van vandaag op morgen gerealiseerd is. Belangrijke aandachtspunten zijn de technische ontwikkeling en actieradius van voertuigen, beschikbaarheid van voertuigen en laad- en tankinfrastructuur en de betaalbaarheid van de verschillende technieken. De uitdaging is om nu al resultaten te realiseren op het gebied van CO₂-reductie in het transport. Bijvoorbeeld door toepassing van biobrandstoffen in het transport en tegelijkertijd te werken aan oplossingen voor de toekomst, zoals rijden en varen op elektriciteit en mogelijk op waterstof.

Voor de korte afstand wordt met de invoering van zero emissiezones voor stadslogistiek in 2025 een versnelling gegeven aan de verduurzaming van het transport naar de binnensteden tussen 2025 en 2030. Per 2028 moet al het bestelverkeer zero emissie zijn en per 2030 alle vrachtwagens die de zero emissiezones in de binnenstad beleveren. Dit vraagt nog veel van de infrastructuur om elektrisch te kunnen laden (met bijbehorende problemen van netcongestie) en te kunnen tanken.

3. Wat doen onze partners en wat is onze rol als provincie

Rijk

Een aantal belangrijke maatregelen die het Rijk in het klimaatakkoord heeft aangekondigd zijn de invoering van vrachtwagenheffing per 2026, inclusief het terugsluizen van de inkomsten naar de logistieke sector t.b.v. verduurzaming. De invoering van zero emissie zones stadslogistiek in de 30 à 40 grootste steden, waarmee 1 megaton CO2 per jaar moet worden bespaard. En de green deal voor zeevaart, binnenvaart en havens voor het verduurzamen van de binnenvaartvloot. Daarnaast werkt het Rijk aan meerdere subsidieregelingen om de verduurzaming van de sector te helpen versnellen.

Daarbij gaat het om de regelingen:

- Demonstratie klimaattechnologieën en -innovaties in transport (DKTI-transport) voor innovatieprojecten op het gebied van verduurzaming en om learning by using projecten;
- SEBA-subsidie voor elektrische bestelauto's;
- De aangekondigde subsidieregeling AanZET voor Zero emissie trucks
- De inzet van de terugsluis Vrachtwagenheffing (circa. €200 mln. per jaar per 2027) voor het verduurzamen van de sector;
- Daarnaast is Gelderland met het Rijk in gesprek voor het ontwikkelen van een subsidieregeling voor de realisatie van clean energy hubs. Hiervoor heeft het Rijk nog €19,25 mln. beschikbaar;
- De aangekondigde Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) om een bijdrage te leveren aan de ambitie om de stikstofuitstoot in de bouw met naast zero emissie machines tevens mogelijkheden voor zero emissie voertuigen.
- Voor de modal shift van weg naar water heeft het Rijk een modal shift regeling in het leven geroepen.
- Ook is er een kaderegeling beschikbaar voor het verbeteren van de kades van havens.

Voor de uitrol van laadinfrastructuur heeft het Rijk de Nationale Agenda Laadinfrastructuur opgesteld met regionale uitwerkingen per landsdeel.

Binnen het programma Topcorridors werken we samen met het Rijk om de logistieke corridors Oost en Zuid-Oost te optimaliseren en duurzaam te ontwikkelen. Voor de ontwikkeling van de Topcorridors hechten we belang aan een gezamenlijke, integrale, multimodale, regio-overstijgende en internationale aanpak. Hierbij streven wij naar een versterking en verduurzaming van de corridors, die tevens bijdragen aan de economische vitaliteit van regio's. De kracht van de goederenvervoercorridors is vooral gelegen in goed functionerende knooppunten. Hiervoor ontwikkelen we in samenhang zes bovengemiddelde knooppunten: Moerdijk, Nijmegen, Tilburg, Venlo, Sittard-Geleen en Tiel. Voor de knooppunten Tiel en Nijmegen zetten we erop in om de gemeentelijke betrokkenheid bij de ontwikkeling van de knooppunten te vergroten door dit bestuurlijk te gaan agenderen. We zetten in op het creëren en versterken van een optimaal aantal verbindingen tussen de netwerken en modaliteiten op de corridors (vervoersperspectief) en tussen de netwerken en de regio (economisch perspectief). Dit doen we door een marktgerichte focus op zes 'bovengemiddelde' knooppunten, waaronder dus 2 Gelderse knooppunten. Ook richten we ons op de verbetering van de doorstroming van de goederencorridors en service voor de gebruikers (verkeersperspectief).

EU

De EU zet met het pakket Fit for 55 in op 55% CO₂ reductie in 2030. Dit sluit aan op de provinciale doelstellingen. Belangrijkste maatregelen op het gebied van mobiliteit zijn:

- Emissies wegtransport komen onder het nieuwe emissiehandelssysteem
- Overgang naar nulmissievoertuigen voor bestelauto's naar 100% vanaf 2035
- Aanscherping voorschriften voor harmonisatie en minimumniveau van beschikbaarheid laad- en tankinfrastructuur voor Europese hoofd- en vaarwegen.

Binnen de EGTC Rhine Alpine, waarvan Gelderland een van de leden is een roadmap ontwikkeld voor een Carbon neutral corridor. Drie belangrijke speerpunten zijn: klimaatadaptatie, slimme energietransitie en circulariteit. De EGTC wil hier met haar partners projecten op ontwikkelen.

Gemeenten

In de grote gemeenten Nijmegen, Arnhem, Ede en Apeldoorn worden per 2025 nulmissiezones voor stadslogistiek ingevoerd. Daarnaast wil de gemeente Harderwijk mogelijke een nulmissiezone invoeren. Voor bestelauto's geldt er een overgangstermijn van 2028 en voor vrachtwagens een overgangstermijn van 2030. Voor stadslogistiek betekent dit dus een snelle transitie naar schoner vervoer.

Bedrijven

Bedrijven zullen moeten anticiperen op zero emissie zones voor stadslogistiek.

Vanwege deze zero emissiezones moet al het wegtransport dat de zero emissie zone in de binnenstad binnen rijdt, nulmissie aan de uitlaat zijn. Het gaat bijvoorbeeld om de bouw, installatiebedrijven, winkels, horeca, pakketdiensten en afvalophaal. Veel bedrijven zijn nog niet bekend met de consequenties hiervan. Een goede communicatie en begeleiding van deze bedrijven om de overstap naar zero emissie te maken is daarom noodzakelijk.

Veel bedrijven zitten nog met vragen welke voertuigen ze het beste kunnen aanschaffen. De beschikbaarheid van laad- en tankinfra is voor bedrijven ook een noodzakelijke randvoorwaarde.

Voor het lange afstandswegtransport lijken de biobrandstoffen op korte termijn nog het meest serieuze alternatief.

Voor de binnenvaart gaat de transitie naar zero emissie nog langzamer. Er zijn nu de eerste schepen in de vaart die batterij elektrisch varen. Hiervoor moet een landelijk dekkend netwerk bij de containerterminals aan het water worden uitgerold. Hiervoor is door het consortium Zero Emission Services een aanvraag in het kader van het nationaal groeifonds ingediend. Ook zijn de eerste pilots voor schepen op waterstof in voorbereiding. Voor de korte termijn lijkt de grootste CO₂-reductie bereikt te worden met biobrandstoffen.

Provinciale rol

De provinciale rol en de instrumenten die wij inzetten zijn aanvullend op wat de EU, Rijk en gemeenten al doen. De provinciale meerwaarde zit erin om samen met gemeenten en regio's te komen tot een uniforme aanpak in het helpen van de bedrijven om de stap naar een slimmer en schoner goederenvervoer in Gelderland te maken. Daarbij is de inzet om in afstemming met de

regio's en gemeenten naast de ondernemer te gaan staan om te helpen de noodzakelijke stappen te zetten. Daarbij werken wij langs de lijnen van de mobiliteitsvisie naar een bereikbaar Gelderland waarbij wij inzetten op het verbinden van opgaves (klimaat, mobiliteit, woningbouw), veranderen van vervoerswijze (van weg, naar water en spoor) en het vergroenen van het goederenvervoer. Daarbij ligt er in dit programma een zwaar accent op bewustwording en advies via de logistiek makelaars die bedrijven kunnen helpen de juiste stappen te zetten en het pakken van regie op de uitrol van laad- en tankinfrastructuur. Daarnaast willen we lobbyen naar het Rijk wanneer we van ondernemers het signaal krijgen dat onderdelen van het beleid van hogere overheden niet goed uitwerken voor ondernemers.

4. Maatregelen slim en schoon transport

Hieronder zijn de opgave en de actielijnen verder uitgewerkt:



4.1 Actielijn veranderen

Maatregel stimuleren modal shift van weg naar water en spoor

Inzetten op de verschuiving van vervoer via de weg (vrachtwagen) naar de binnenvaart (schip) en spoor (trein). De modaliteiten binnenvaart zijn schoner en verminderen de congestie op de (provinciale) wegen.

Dit bereiken we door de inzet van verschillende methoden:

- De inzet van twee logistiek makelaars, gericht op de modal shift. Deze modal shift makelaars gaan met bedrijven in gesprek om hen voor te lichten over ander vervoersmethoden, zetten in op samenwerking tussen vervoerders en door het opzetten van verbindingen (naar bijvoorbeeld Polen en Spanje) waar vervoerders aan mee kunnen doen. Het Ministerie van I&W heeft een subsidieregeling (€40 mln.) voor de modal shift naar water en spoor en samen met de Topsector Logistiek loopt de opdracht voor de logistiek makelaars modal shift.
- Het stimuleren van de juiste randvoorwaarden voor een modal shift. Het betreft hierbij de beschikbaarheid voldoende en goede kademuren voor vervoer over water, maar ook bijvoorbeeld een Railterminal Gelderland. Het ministerie van I&W heeft momenteel een SPUK-regeling (€10 mln.) voor de ontwikkeling en verbetering van kademuren.
- De verwachte CO2 impact van het RTG is 50 kiloton CO2 per jaar. Op de vier corridor provincie wordt ingezet op een het omzetten van 2000 TEU (Twenty Feet Equivalent Unit)/dag van de weg. Voor Gelderland ligt de ambitie op 500 TEU/dag, dat komt overeen met circa 200 tot 250 vrachtwagens per dag.

De maatregel stimuleren modal shift van weg naar water en spoor hangt nauw samen met de maatregelen voor het stimuleren van de binnenvaart. Een belangrijke maatregel hierin is het zorgen voor voldoende watergebonden en waterverbonden bedrijventerreinen. Bedrijven die via het water hun goederen willen vervoeren hebben hiervoor een dergelijke locatie nodig. Hierover worden in de regionale programma's voor werklocaties afspraken gemaakt.

Maatregel verduurzaming binnenhavens

In de verduurzaming van de binnenvaart zijn nog veel en grote stappen te zetten. De verduurzaming van de binnenvaartvloot kost miljarden en hiervoor zal op Europees niveau een fonds voor worden opgericht. Als provincie kunnen wij een bijdrage leveren aan de verduurzaming van binnenhavens. We stellen voor, samen met gemeenten, een plan van aanpak op om te bepalen welke locaties geschikt zijn voor de clean energy hub aanpak. Hiermee willen we de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof van de binnenvaart nabij de steden verminderen, in het plan van aanpak zal het potentiële effect uitgewerkt worden. Financiering vanuit Europese en nationale fondsen is hierin een belangrijk aspect.

De maatregel verduurzaming binnenhavens hangt nauw samen met de maatregelen voor het stimuleren van de binnenvaart, zoals uitgewerkt in de notitie over de binnenvaart. Een goede organisatorische samenwerking tussen binnenhavens draagt bij aan de ambities om samen met de gemeenten en bedrijven verduurzamingsmaatregelen in de havens te treffen.

4.2 Actielijn vergroenen van het goederenvervoer

4.2.1 Stimuleren uitrol duurzame tank- en laadinfrastructuur

Maatregel clean energy hubs

Brede uitrol van tank- en laadinfrastructuur (HVO, bio LNG/CNG, elektrisch, waterstof) voor goederenvervoer. Een clean energy hub biedt minimaal 2 duurzame energiebronnen aan voor het beroepsgoederenvervoer. Samen met marktpartijen en gemeenten worden locaties voor clean energy hubs gerealiseerd. Met behulp van een locatietool die we hebben ontwikkeld kunnen we bepalen welke locaties geschikt zijn voor de realisatie van clean energy hubs.

Rol provincie: verbinder initiatiefnemers en gemeente t.b.v. succesvolle businesscase die planologisch kan worden ingepast. Hiervoor zijn er ook middelen voor haalbaarheidsonderzoeken beschikbaar. We streven naar de realisatie van 10 hubs in Gelderland in 2030 als onderdeel van een landelijk dekkend netwerk.

In totaal leveren de 10 clean energy hubs in 2030 een besparing op van 140.000 ton CO₂.

Maatregel Laadinfrastructuur voor logistiek

Het realiseren van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen loopt via de Gelders Overijsselse Regionale Agenda Laadinfrastructuur. Hiervoor is nu een plan van aanpak opgesteld voor logistieke laadinfrastructuur.

Met dit plan zorgen we ervoor dat laadinfrastructuur geen drempel is voor de verduurzaming van de logistieke sector. Als provincies richten wij ons op het verkrijgen van inzicht en het ondersteunen van gemeenten en bedrijven met onder andere kennis. De uitvoering, inclusief financiering, van laadlocaties ligt voornamelijk bij bedrijven en gemeenten.

Onderdeel van het Plan van aanpak logistieke laadinfrastructuur is het opstellen van prognoses, het ontwikkelen van plankaarten, het inrichten van een dekkend netwerk en begeleiding bij de realisatie van de laadinfrastructuur, zowel in de openbaar toegankelijke ruimte als op bedrijventerreinen en eigen terrein. In het plan van aanpak is ook technische expertise opgenomen om bedrijven te stimuleren, maar de budgetten zijn niet toereikend.

Maatregel: Met name de individuele technische begeleiding voor bedrijven vraagt meer inzet. Hiervoor wordt extra geld beschikbaar gesteld van dit programma zodat meer bedrijven bediend kunnen worden.

4.2.2 Stimuleren duurzame voertuigen

Maatregel Subsidie LNG/CNG vrachtwagens

Aanvullend op de regeling voor zero emissie trucks van het Rijk is het voorstel om door te gaan met de subsidieregeling voor vrachtwagens op Liquid Natural Gas en Compressed Natural Gas.

Het Rijk stelt geen subsidies beschikbaar voor vrachtwagens op duurzame biobrandstoffen, zoals bio-LNG. De verwachting is dat elektrische vrachtwagens en vrachtwagens op waterstof op de korte termijn nog niet grootschalig zullen worden ingezet, maar dat een transitiepad wordt doorlopen waarbij eerst gebruik wordt gemaakt van duurzame biobrandstoffen. Zeker voor het middellange en lange afstandstransport. Met vrachtwagens op LNG en CNG valt de komende jaren nog substantieel CO₂ winst te behalen.

Met deze bestaande regeling is een mooie CO₂ reductie bereikt en zijn veel duurzame trucks op de weg gezet. Punt van aandacht is wel de hoge LNG-prijs, die beperkend kan zijn voor de aanschaf van nieuwe voertuigen door bedrijven. We zullen bij het Rijk lobbyen om hier wat aan te doen, via een LNG-teruggave regeling op accijns, die recent is beëindigd en eigenlijk zou moeten worden gecontinueerd. En we monitoren of de regeling voldoende wordt benut.

Het betreft een subsidie voor aanschaf door bedrijven van vrachtwagens op LNG en CNG. Rol provincie is het stimuleren van de energietransitie aanvullend aan landelijke maatregelen. Het effect is 23 % reductie CO₂ per vrachtwagen, totaal 16.700 tCO₂ reductie per jaar (in 2030)

Maatregel subsidie rapportage verduurzaming wagenpark

Met deze bestaande subsidieregeling kunnen transporteurs een rapportage krijgen hoe ze hun wagenpark kunnen verduurzamen. Dit is een bestaande maatregel die wij willen voortzetten. De ervaring met de huidige regeling leert dat bedrijven een betere keuze kunnen maken welke duurzame voertuigen zij moeten aanschaffen om hun wagenpark te verduurzamen. Zeker met de nieuwe subsidieregeling AanZET van RVO voor de aanschaf van ZERO emissie trucks bij het Rijk wordt een goed advies over welke duurzame voertuigen een bedrijf het beste kan aanschaffen extra relevant. Bedrijven krijgen advies hoe ze hun elektrische voertuigen kunnen inplannen in hun ritplanning, welke voertuigen geschikt zijn om aan te schaffen en wat er moet gebeuren op het gebied van opleiding om elektrisch te kunnen rijden. Het bedrijf kan hiervoor deskundigheid inhuren om een rapport op te stellen en krijgt een subsidiebijdrage in het opstellen van dit rapport. Het

beoogd effect is dat 60 bedrijven een gefundeerde keuze zullen maken voor verduurzaming van hun wagenpark. Indirect levert dit CO2 besparing op in het wegtransport.

4.2.3 Bewustwording en gedrag

Maatregel logistiek makelaars

De (huidige) Logistiek Makelaars werken samen met partners rijdend met bestel- en/of vrachtwagens door de Groene Metropoolregio aan een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland. Dit doen zij door zich bij het uitvoeren van taken te richten op een bereikbaar, duurzaam en economisch krachtig Gelderland. De onderwerpen waaraan zij werken zijn verbonden aan de energietransitie, klimaatadaptatie, bereikbaarheid en het economisch vestigingsklimaat. Hiermee hebben zij indirect invloed op het woon- en leefklimaat in Gelderland in het algemeen, de regio Arnhem Nijmegen in het bijzonder. De factoren die zij hierbij positief beïnvloeden zijn o.a. CO2-reductie, reductie milieuemissie (NOX, geluid, fijnstof) en vermindering filedruk. Dit door bedrijven te inspireren, enthousiasmeren en stimuleren om minder kilometers (met name tijdens de spits) en schoner te rijden. De maatregel gaat uit van voortzetting van de huidige aanpak uitgebreid naar de andere regio's in Gelderland zodat een dekkend netwerk van Logistiek Makelaars ontstaat in de Provincie.

De focus ligt hierbij op goederenvervoer, stedelijke distributie en bouwlogistiek, zowel zwaar vrachtverkeer als bestelverkeer. Op goederenstromen maar ook zakelijk personenvervoer. Kansrijke sectoren voor de aanpak zijn: vervoerders en verladers, logistiek dienstverleners, pakket distributie, bouwlogistiek, technische en Installatiebedrijven, service & onderhoudsbedrijven, horeca-ondernemers en retailers en overheden en semi-overheden (gemeenten, waterschappen, aanbieders nutsvoorzieningen, etc.).

De logistieke aanpak richt zich op:

1. Stimuleren aanschaf en gebruik zero emissie bestel- en vrachtwagens (Total Cost Of Ownership berekening voor vrachtwagens en Elektrisch Vervoer scan voor bestelwagens, advies over subsidies en fiscale voordelen, over het gebruik alternatieve brandstoffen en over het rijden buiten te spits).
2. Stimuleren laadinfra (stimuleren en verbinden lokale initiatieven, faciliteren van bedrijven met kennis en ontwikkelen aanpak voor bedrijventerreinen en het geven van input op plankaarten voor laadinfra op bedrijventerreinen).
3. Stimuleren minder gereden kilometers (via 1 op 1 samenwerkingen met bedrijven, via advies over logistieke platformen en gebruik hubs en door het zoeken naar logistieke ruimte in of nabij gemeenten ten behoeve van Business 2 Consumer leveringen).
4. Stimuleren modal shift van weg naar water of rail (door bedrijven die interesse hebben in vervoer per spoor of water in contact te brengen met de modal shift makelaars)

De verwachte CO2 impact van 5 logistiek makelaars is 16.500 ton CO2 per jaar, onder andere door het versnellen van de inzet van duurzame vervoersmiddelen, alternatieve brandstoffen en kilometer reductie.

Maatregel Zero emissiezones stadslogistiek (afrondding inzet)

Op verzoek van het Rijk hebben Gelderland en Overijssel een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van zero emissiezones stadslogistiek in Oost-Nederland. Op basis van dit plan van aanpak hebben wij gemeenten ondersteund met de voorbereiding van de realisatie van deze zero emissie zones. Daarbij is er een landsdelig kennisdelingsoverleg met de 7 grote gemeenten en zijn er provinciale middelen beschikbaar voor de realisatie van handhaving van met camera's van zero emissie zones voor stadslogistiek in de grote steden Arnhem, Nijmegen, Ede en Apeldoorn. Ook ondersteunen we de gemeenten met de communicatie naar de ondernemers en voeren we een onderzoek uit naar de mogelijkheden van het bevoorraden van de binnenstad via regiohubs. De verdere uitvoering van maatregelen zien wij als een verantwoordelijkheid van de 4 gemeenten en het Rijk en wij ronden onze inzet met bovenstaande maatregelen dan ook af.

De effecten van de zero emissiezones zijn gemodelleerd door TNO. Uitkomst is dat het invoeren van zero emissiezones in de vier grote steden 60.900 ton CO2 besparing per jaar oplevert. Wel moet worden opgemerkt dat hier qua effect een overlap zit met de vergroeningsmaatregelen die de andere maatregelen met zich meebrengen.

Maatregel communicatie

Het gehele pakket aan maatregelen dat genoemd wordt in dit plan van aanpak is noodzakelijk om ons projectdoel te halen. Al deze maatregelen moeten we daarom goed onder de aandacht brengen van onze doelgroepen. Onze doelgroep moet weten hoe ze geholpen kunnen worden bij het verduurzamen van hun bedrijf, welke maatregelen er zijn om ze daarbij te helpen en hoe ze deze kunnen inzetten.

De maatregel communicatie vergt dan ook een gedegen communicatiestrategie en uitgewerkt communicatieplan. Elke maatregel uit dit plan van aanpak kent zijn eigen doelgroep, kernboodschap en de inzet van communicatiemiddelen die via de juiste kanalen verspreid moeten worden.

Deze doelgroep willen we eerst motiveren om te gaan verduurzamen om ze vervolgens aan te zetten tot werkelijke acties. Om dit te kunnen bereiken is een gedragscampagne aan te bevelen.

Ons sterkste communicatiemiddel zijn de logistiek makelaars. Elke logistiek makelaar moet uitgerust worden met de juiste kennis en informatie over onze maatregelen. Daarnaast is het onze rol de sector duidelijk te maken welke regelingen het Rijk heeft, waarvoor ze bij de gemeente aan kunnen kloppen en welke maatregelen wij als provincie bieden.

4.3 Actielijn Verbinden van opgaves en vervoersmodaliteiten

Maatregel stimuleren eigen opwek ten behoeve van duurzaam goederenvervoer

Bedrijven met ambitie rond de inzet van elektrisch aangedreven voertuigen (vrachtwagens en bestelauto's) hebben een toenemende energievraag vanwege deze elektrificatie. Door de krapte op het net kan de energievraag lang niet altijd worden ingevuld vanuit het elektriciteitsnet. Door samenwerking aan te gaan 'buren' op het bedrijventerrein zal de totale piekbelasting van het net verminderd kunnen worden. De opties tot eigen energieopwekking en opslag kan worden gezien als mogelijke oplossing. Om zicht te krijgen over de haalbaarheid (financieel en praktisch) zal moeten worden uitgezocht welke capaciteiten nodig is om voertuigen van stroom te voorzien, rekening

houdend met een toenemende energievraag vanwege andere redenen zoals het afbouwen van het gebruik van aardgas.

Met deze maatregel worden onderzoeken gedeeltelijk gefinancierd om de beste optie aan te reiken hoe kan worden voorzien in hernieuwbare energie voor transport, daarnaast zal ieder rapport een blauwdruk opleveren voor bedrijven in gelijksoortige situaties.

Het doel is om te komen tot oplossingen die zeker stellen dat bedrijven kunnen worden voorzien van voldoende, en zo duurzame mogelijke, energie t.b.v. het verduurzamen van transport te midden van krapte op het elektriciteitsnet. Het effect is dat hiermee 40 Gelderse bedrijven worden geholpen.

Maatregel Stimuleren verduurzaming bouwlogistiek

Gelderland heeft een grote bouwopgave. Tot 2030 moeten er 90.000 woningen bij komen. Dit brengt ook veel bouwlogistieke stromen met zich mee die overlast veroorzaken. Samen met het bedrijfsleven, regio's, kennisinstellingen en gemeenten willen wij een programma ontwikkelen om te komen tot een duurzame bouwlogistiek in de regio. Hierbij gaat het om het bijvoorbeeld om de inzet van duurzame voertuigen bij bouwbedrijven, vervoer via water, stimuleren van goed opdrachtgeverschap (uitvragen van een logistiek plan voor de afhandeling van bouwstromen) en de inzet van bouw hubs. Het beoogd effect is het bundelen en het verduurzamen van bouwstromen in regio's met een grote bouwopgave. Samen met de gemeenten en regio's zal moeten worden vastgelegd welke resultaten hieraan kunnen worden gehangen.

Programmaorganisatie topcorridors Oost en Zuid-Oost

Samen met het Rijk, de provincies Limburg, Noord-Brabant en Zuid-Holland, topsector logistiek en havenbedrijf Rotterdam werken we aan het versterken van de topcorridors. Voor de programmaorganisatie stellen wij een jaarlijkse bijdrage beschikbaar. Het betreft de jaarlijkse bijdrage van de corridorpartijen aan het programmabudget 2022 van de topcorridors Oost en Zuid-Oost. Hieronder vallen programmasturing onderverdeeld in monitoring en nadere concretisering toekomstagenda 2030 (met o.a. adviesteam wetenschap), monitoring en bewaking uitvoeringsplan, voorbereiding besluitvorming (kernteam, DO, Programmaraad, BO-MIRT), Communicatie (website, verbinding bedrijfsleven, nieuwsberichten, congres, webinars).

Digitalisering topcorridors

Gelderland werkt samen met de andere provincies en havenbedrijf Rotterdam op de topcorridors binnen de werkgroep digitalisering aan de verbetering van digitalisering binnen de corridors. Er is een grote behoefte aan centrale regie op de corridor om opschaling van digitaliseringsinitiatieven mogelijk te maken, synergie te creëren en interoperabiliteit te realiseren tussen de vele digitaliseringsinitiatieven op de corridor. Doel is om het goederenvervoer slimmer en beter te maken. De werkgroep zet samen met de Topsector logistiek in op digitale ondersteuning van de bovengemiddelde knooppunten, digitale verbindingen tussen knooppunten en het aanjagen van de bijbehorende nieuwe samenwerkingsmodellen en voorzieningen en het robuust maken van bestaande corridorpartijen initiatieven. Het beoogd effect is dat bedrijven in de bovengemiddelde knooppunten zoals Tiel en Nijmegen voor transport over de weg, water, rail data beter kunnen delen en dat daarmee inefficiëntie uit de logistieke keten wordt gehaald.