

# Toegangsprivileges voor schone voertuigen

*Fase 2*

Februari 2022

**Klaas Yde Haarsma**

**Jorik Grolle**

**Erik Regterschot**



# Introductie en inhoud

## Voorgaand onderzoek gaf eerste inzichten in privileges voor slim en schoon transport

- Dit rapport is het vervolg op de studie 'toegangsprivileges voor schone voertuigen' (2020), waarin op basis van desk research een overzicht gemaakt is van privileges voor slim en schoon transport in Nederland, inclusief een eerste beeld van de effecten, voor- en nadelen van de privileges.

## Deze studie vervolgt met een uitgebreide stakeholderanalyse

- In deze tweede fase is een verdieping gegeven aan het voorgaande onderzoek door in gesprek te gaan met vervoerders. Daarbij zijn vragen behandeld zoals:
  - In hoeverre wordt er gebruik van gemaakt privileges?
  - Wat werkt goed en wat werkt niet?
  - Wat kan beter?
  - Onder welke voorwaarden werken privileges?
- De antwoorden van bovenstaande vragen geven inzicht in hoe diverse deelsegmenten in de logistieke sector denken over privileges
- Op basis van deze gesprekken zijn in dit rapport de eisen en wensen per deelsegment geformuleerd, alsook een beeld van wenselijke en noodzakelijke randvoorwaarden om privileges goed te laten werken.
- Om de kwalitatieve begrippen te vertalen naar kwantitatieve inzichten, is de gespreksronde tevens opgevolgd met een enquête. Deze kwantitatieve inzichten zijn verwerkt in de rapportage
- Het eindresultaat biedt een goede basis en handvatten om te bepalen wat een passend beleid is met betrekking tot privileges.

## Inhoud

- Het overzicht rechts geeft de inhoud van deze rapportage weer. In hoofdstuk 1 wordt uiteengezet welke ondernemers er bereikt zijn voor dit onderzoek. Hoofdstuk 2 introduceert en weegt de gevonden privileges, waar een verdieping aan gegeven wordt in hoofdstuk 3. Het vierde hoofdstuk behandelt het verband tussen het gebruik maken van privileges en de algemene strategie die ondernemers hebben richting ZE2025. Hierop volgend laat hoofdstuk 5 de onderscheidende inzichten per branche zien zoals die naar voren kwamen in de interviews en hoofdstuk 6 geeft een beeld van de overige sentimenten zoals die naar voren kwamen uit de enquête. Om af te sluiten worden er conclusies getrokken en aanbevelingen geformuleerd in hoofdstuk 7.



# 1. Stakeholderanalyse – interviews en enquête

## Structuur stakeholdersanalyse

- Om een beeld te krijgen van de marktwensen, zijn allereerst interviews uitgevoerd onder een brede groep marktpartijen. Om deze kwalitatieve inzichten te kwantificeren is vervolgens een enquête uitgevoerd.

## Geïnterviewde marktpartijen

- In totaal zijn telefonisch 29 partijen gesproken, verdeeld over zeven sectoren. De figuur rechts laat zien welke partijen er uit welke sectoren geïnterviewd zijn.

## Verdeling per sector / locatiefrequentie

- Uit de gesprekken bleek dat een verdeling per sector niet altijd voldoet. Hiervoor wordt later (pagina 18) voorgesteld onderscheid te maken op basis van vestigingslocatie en bezoekfrequentie:
  - Ingezetene: binnenstadondernemers
  - Structureel: niet-ingezetenen die veel (>1x p/w) in binnenstad rijden,
  - Incidenteel: niet-ingezetenen die weinig in binnenstad rijden.

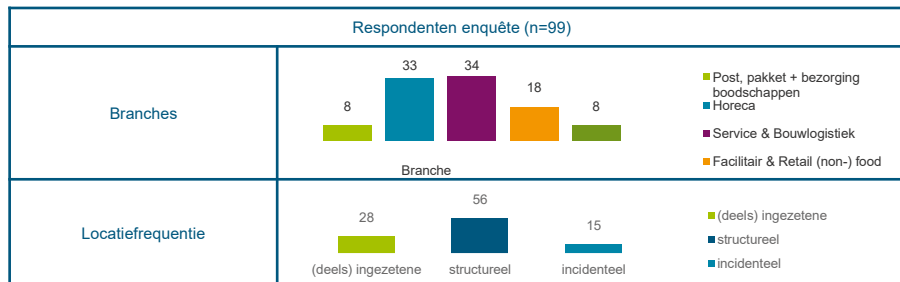
## Respondenten enquête

- De opvolgende enquête is verspreid door het benaderen van persoonlijke netwerken, nieuwsbrieven van brancheverenigingen en sociale media advertenties (LinkedIn, Facebook). In totaal hebben 99 respondenten de enquête ingevuld.
- De figuur rechts laat zien uit welke branches de respondenten kwamen, waarbij meerdere antwoorden mogelijk waren – en hoe ze verdeeld zijn per locatiefrequentie

## Analyse volgende slides

- De respondenten is een reeks aan vragen gesteld. In de volgende slides worden de belangrijkste bevindingen hiervan uiteen gezet, gedifferentieerd naar verschillende groepen.

Geïnterviewde marktpartijen						
Horeca	Service- en Bouwlogistiek	Facilitair & Retail (non-) food	Post / pakket / expres	Thuisbezorging boodschappen	Afvalinzameling & beheer openbare ruimte	Overkoepelend
GDH (Groothandel dranken & Horeca)	Techneek Nederland	NBOV (Brood- en banketbakkers)	PostNL	Picnic	Gemeentelijk Stadsbeheer (Gem. Groningen)	Evofedex
Hanos	MKB Infra	KNS (Koninklijke Nederlandse Slagers)	DHL	HelloFresh	Renewi	TLN
Bidfood	Heijmans	INRetail	DPD	Albert Heijn		
Heineken		Tielbeke	FRL Post			
Sligro		St. van den Brink	Cycloon			
		Markthandel				
		Breytner				
		Koopman Transmission				
		Stadlogistiek (last mile distributie)				



## 2. Welke privileges worden als nuttig ervaren?

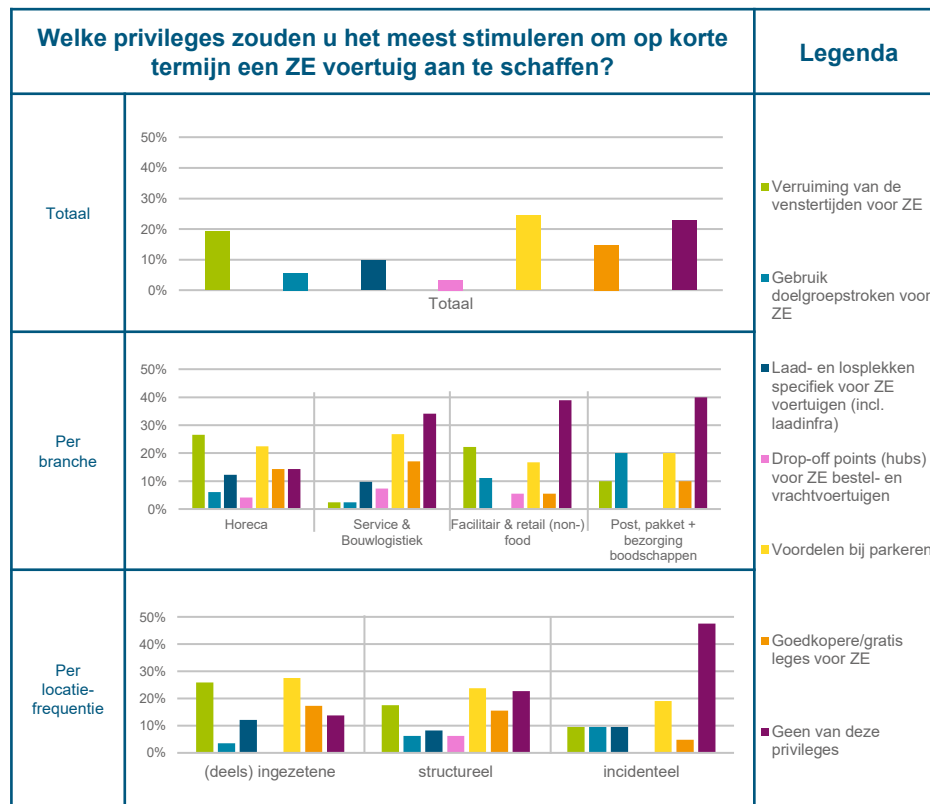
### Uit interviews komen zeven mogelijk privileges naar voren

In de gesprekken met de bedrijven is gevraagd aan wat voor privileges zij het meeste hebben. Op basis hiervan is onderstaande prioritering gemaakt.

1. Verruiming tijden voor ZE
2. Voordelen bij parkeren (geen parkeervergunning nodig, parkeren op stoepen)
3. Doelgroepstroken voor ZE (gebruik taxi-, busstroken, fietspaden)
4. Beprijzing (betalen naar uitstoot)
5. Laadinfra (icm laad- en losplekken)
6. Lockers / dropoff point / leegstand pand als hub
7. Makkelijker verkrijgen vergunning (bijv. lagere leges, geen toets indien ZE)

### De enquête laat zien dat sommige privileges waardevoller zijn dan andere. Dit verschilt ook per bedrijfstype

- Verruiming van venstertijden en voordelen bij parkeren worden beschouwd als de meest interessante privileges
- Een belangrijke nuancering is dat de groep 'service & bouwlogistiek' hoog vertegenwoordigd is in de enquête, waarmee het privilege 'voordelen bij parkeren' hoger scoort dan naar voren komt uit de interviews.
- De categorieën horeca en facilitair zien vooral voordelen in het verruimen van venstertijden
- Bouw- en servicelogistiek kiezen vooral 'voordelen bij parkeren' als privileges dat hun zou stimuleren om een ZE voertuig aan te schaffen
- Bedrijven die incidenteel en onregelmatig het gebied inrijden geven aan weinig baat te hebben bij privileges voor ZE
- Ingezetene ondernemers geven aan baat te hebben bij verruiming van venstertijden (bijv. om hun zaak in de avonden te bevoorraden) en voordelen bij parkeren.



# 3. Uitdieping privilege verruimde venstertijden (1/3)

Het vorige hoofdstuk liet zien dat 'verruimde venstertijden' en 'voordelen bij parkeren' de meest waardevolle privileges zijn. Gegeven het bredere draagvlak onder andere segmenten, de minder sterke ruimtelijke bezwaren, het grotere gemak van instellen en mogelijkheden tot toekomstige integratie van intelligente oplossingen, is er gekozen om een verdiepingsslag te maken voor de verruimde venstertijden.

## Verruimde venstertijden lijken het meest interessante privilege

- Uit de gesprekken over privileges in brede zin bleek dat verruimde venstertijden een van de meest bruikbare privileges is.
- Het valt op dat, wanneer partijen aangeven een verruimd venstertijdenblok belangrijk te vinden, de verschillende bedrijfstypen behoefte hebben aan verschillende momenten waarop zij het venstertijdengebied in mogen.
- Privilege werkt alleen als er geen andere mogelijkheid is om een ontheffing te verkrijgen.
- Partijen geven aan enkel een privilege te overwegen wanneer dit goed aansluit bij hun bedrijfsvoering
- Om een beter beeld te ontwikkelen van de hoe dit privileges het beste werkt per bedrijfstype, is deze vraag verder verdiept. De tabel rechts geeft weer welke tijden voor welke bedrijfstypen het meest interessant zijn, en licht tevens toe waarom.

## Uit de tabel zijn verschillende inzichten te extraheren

- De vroege ochtend is voor vrijwel niemand bruikbaar. Hoewel dit vanuit gemeentelijk perspectief een geschikt moment kan zijn – er zijn nog weinig mensen in de binnenstad – geven bedrijven aan hier weinig aan te hebben. Het past niet goed in hun logistieke proces en klanten zijn vaak nog niet open.
- De late ochtend is voor iedereen nuttig en vaak zelfs belangrijk. Toegang is vaak georganiseerd met ochtendvensters voor alle voertuigen. Dat maakt dat ruimetijden-privileges vaak geen meerwaarde hebben in de ochtenden.
- De middaguren als extra tijdsblok hebben de meeste potentie. Voor bijna iedere branche zijn deze tijden goed te gebruiken. Dit zijn echter ook de tijden waarop het het drukste is in de stad en (zwaar) logistiek verkeer onwenselijk geacht wordt.
- De avond is voor sommige partijen zeker van groot belang. Zeker bedrijven die leveren aan consumenten kunnen deze tijd erg goed gebruiken (m.n. thuisbezorging boodschappen en post/pakket).

## 24/7 privilege zou alle doelgroepen kunnen bedienen

- Bovenstaande meenemend, lijkt een 24/7 privilege een kansrijke optie om zonder technocratisch indeling in doelgroepen, alle doelgroepen te bedienen. Gemeenten kunnen in control blijven door te werken met plafonds of jaarlijkse herijking.

## 5 Toegangsprivileges voor schone voertuigen – Fase 2 - februari 2022

Sector	Tijdsblok				
	Vroege ochtend	Ochtendvenster	Begin middag	Eind middag	Avond
	← 7:30	7:30 ~ 12:00	12:00 ~ 15:00	15:00 ~ 18:00	18:00 →
Horeca	Horeca nog gesloten	Zwaartepunt horecaleveringen	Uitloop voor ochtendvenster + evt. naleveringen	Horeca opent, leveringen moeten al binnen zijn. Evt. enkel naleveringen	Horeca geopend, leveringen geen optie
Service- en bouwlogistiek (gepland)	Enkel kort voor 7:30 voor inrijden klus. Risico geluidsoverlast	Begin klus inrijden	In- en uitrijden klussen <1 dag (Ruimere tijden ZE minder relevant, want inrijdontheffing is ook voor niet-ZE vaak verkrijgbaar)	Einde werkdag uitrijden (Ruimere tijden ZE minder relevant, want inrijdontheffing is ook voor niet-ZE vaak verkrijgbaar)	Geen geplande bouw- of serviceactiviteiten
Service- en bouwlogistiek (spoed)	Zeer incidentele gevallen	Ruimere tijden voor ZE voertuigen werkt niet, omdat toegang (in ieder geval incidenteel) ook voor niet-ZE voertuigen (vooralsnog) nodig blijft. Spoed maakt (tijde) toetsing aanvraag lastig en ingezetene zit vaak vast aan bedrijf (bijv. ivm contracten, specifieke kennis of benodigde onderdelen).			
Facilitair en Retail (non-) food	Geen homogene groep, maatwerk blijft nodig	Zwaartepunt meeste groepen, maar geen homogene groep, maatwerk blijft nodig	Extra tijd in de middag voor deel bedrijven gunstig om efficiënter te rijden (vollere wagens, minder km's). Bijvoorbeeld interessant voor hubconcepten.	In incidentele gevallen (bijv. spoed, nalevering)	
Post, pakket en expres	Bedrijven en bewoners niet aanwezig	Afleveren particulieren. Te krappe ochtendvensters zorgen voor meer voertuigen	Nuttig voor bezorging bij consumenten, bedrijven en afhaalpunten. Kan omheen gepland worden in binnensteden	Noodzakelijk: ophalen pakketten retail en bedrijven, legen brievenbussen	Avondronde vaak deel van reguliere leveringen particulieren
Thuisbezorging boodschappen	Consument nog niet bereikbaar	Zwaartepunt thuisbezorging			
Afvalinzameling & beheer openbare ruimte	Werken graag in rustige binnenstad. Qua werktijden wel lastig	Hebben vaak ontheffing voor gehele dag (ook niet-ZE). Dat eerst wijzigen, alvorens ZE privileges werken.	Voor ZE gebundelde afvalinzameling (white label) vaak noodzakelijke uitloop (want meer adressen)	Hebben vaak ontheffing voor gehele dag (ook niet-ZE). Dat eerst wijzigen, alvorens ZE privileges werken.	

### LEGENDA

Belangrijk		Minder gunstig, wel nuttig		Onbruikbaar
------------	--	----------------------------	--	-------------

# 3. Uitdieping privilege verruimde venstertijden (2/3)

**Middag en avondblok lijken volgens interviews het meest interessant; Enquête vult interviews aan met verdere inzichten**

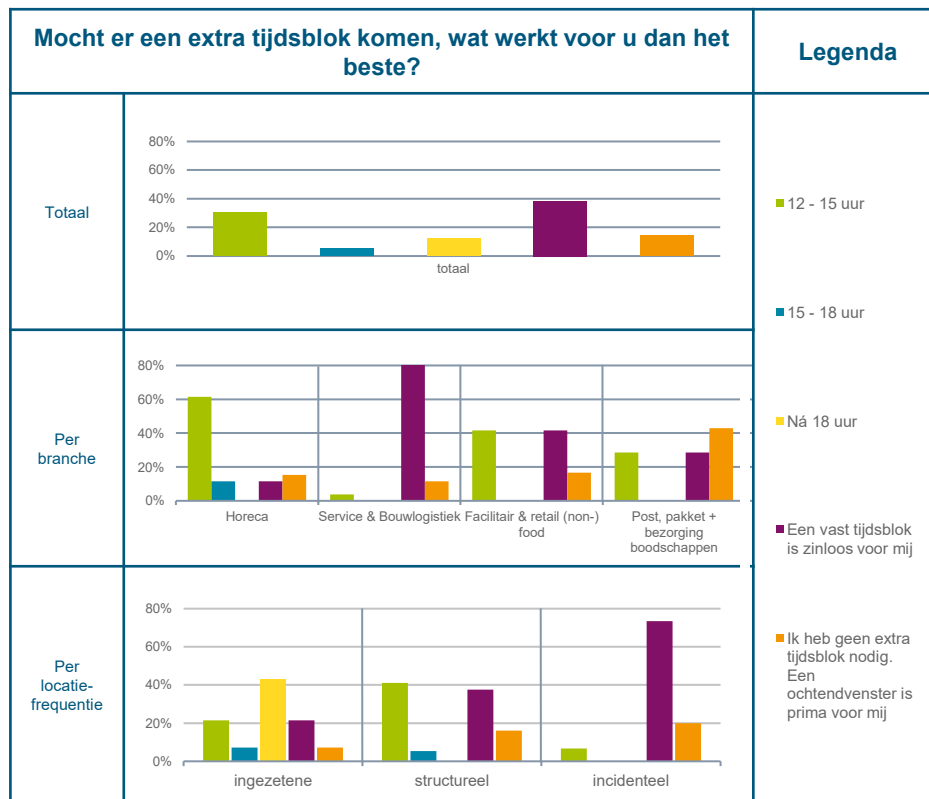
Uit de kwalitatieve interviewanalyse bleek al dat de middag- en avondprivileges het meest gewild zijn. Om meer inzicht te krijgen in deze privileges is daarop verder ingezoomd middels de enquête. Net zoals de vorige interviewanalyse, is te zien dat de verschillende in typen respondenten (interviews & enquête) zorgen voor een licht afwijkend beeld. Dit meenemende zijn nog steeds heldere trends te zien.

**De middag en avond als extra tijdsblok lijken het meest interessant, zo blijkt uit de interviewronde**

- Aan de respondenten is gevraagd welk tijdsblok het beste zou werken als zij er eentje extra zouden krijgen. Het is belangrijk op te merken dat zij dus maar één (alleen hun beste) optie konden geven.
- De resultaten hiervan staan gepresenteerd in de grafieken rechts, gepresenteerd voor het totaal en gesorteerd per branche en locatiefrequentie.

**Uitsplitsing kwantitatieve data laat beeld per bedrijfstype zien**

- Voor bouw- en servicelogistiek lijken vaste tijdsblokken zinloos. De oorzaak hiervan is dat deze groep relatief gezien vaker niet-planbare (spoed)klussen heeft.
- Voor horecaleveranciers is een verruiming van het ochtendvenster tot het begin van de middag interessant.
- Ook post- en pakketbezorgers kiezen voor verruiming van het ochtendvenster tot begin middag.
  - (PS: het aantal respondenten in deze groep is laag. Uit de interviews is geleerd dat deze groep ook graag gebruik maakt van avondvensters, voor leveringen aan particulieren)
- Ingezetene ondernemers wensen een avondvenster. Vaak staan deze ondernemers overdag in hun eigen zaak. De avonden gebruiken ze om hun onderneming zelf te bevoorraden of andere werkzaamheden te verrichten. In veel steden kunnen ingezetene ondernemers al een ontheffing krijgen (zeker voor incidentele gevallen). Hierdoor heeft een ZE privilege minder meerwaarde voor deze groep.



# 3. Uitdieping privilege verruimde venstertijden (3/3)

## Kernpunten: verruimde venstertijden als privilege



- Ruimere venstertijden voor ZE voertuigen worden over het algemeen beschouwd als een van de meest aantrekkelijk privileges, en is laat tevens een differentiatie zien per bedrijfstype.
- Met name als handhaving én ontheffingenbeleid en -praktijk strikt zijn. Dus als ontheffingen voor niet-ZE niet (makkelijk) verleend worden.
- Ruimere venstertijden werken als privilege voor ZE alleen als zij aansluiten op de bedrijfsvoering van de branche of het bedrijf.
- Het is lastig te zeggen welk venster werkt bij welke branche. Ruimere venstertijden als privilege bij ZE voertuigen werken niet voor iedereen (denk aan spoedklussen bouw/installatie) en ze werken voor iedereen anders.
- Opties voor extra tijdsvensters (naast ochtendvenster) zijn:
  - Begin middag (minder voertuigen nodig in ochtend, waardoor investering in duurdere ZE voertuig kan lonen);
  - Einde middag (belangrijk voor ophalen pakketten bij winkels);
  - Avond (bijvoorbeeld bezorgen pakketten en boodschappen particulieren);
  - 24/7 (meest gebruikte huidige privilege, ook makkelijkst te organiseren zonder ANPR);
  - Maatwerk (zelf invulbaar door bedrijf, evt. i.o.m. gemeente) (zie kader rechts).
- Sturen op maximale verblijfstijd kan alternatief zijn voor vaste tijdsblokken (dus niet enkel check op inrijden, maar max duur in een gebied, vrij invulbaar);
- Een gemeente kan hand aan de kraan houden door invoeren plafond en jaarlijkse monitoring en evaluatie.

## Maatwerkprivilege: tijdsblokken op maat voor ZE



- De meeste steden die privileges voor ZE in de vorm van ruimere venstertijden hanteren, koppelen deze niet aan tijdslots. ZE voertuigen krijgen hier vaak een ontheffing die 24/7 geldig is.
- Een maatwerkprivilege waarbij extra tijdslots voor ZE gekoppeld worden aan branches wordt vaak geopperd, maar lijkt niet te werken gezien de verschillende strategieën per branche.
- Een maatwerkprivilege in de vorm van tijdslots die bedrijven zelf kunnen kiezen lijkt interessanter.
- Daarmee kan een bedrijf het privilege kiezen dat voor hem werkt.
- De gemeente kan door middel van plafonds de hand aan de kraan houden
- Ook interessant is het bieden van een maximum verblijfstijd als privilege (bijvoorbeeld max 3 uur per dag of 16 uur per week, vrij in te vullen). Daarmee stuur je niet alleen op moment van inrijden, maar ook op verblijfstijd.
- Een dergelijk privilege gekoppeld aan verblijfstijd kan nu in theorie ook al, maar is lastig handhaafbaar (o.a. omdat registreren uitrijden op dit moment niet voor de hand ligt). Met ANPR op in- en uitrijden is dit wel makkelijk handhaafbaar.
- Interessante van ANPR en een daaraan gekoppeld digitaal ontheffingssysteem is dat je (op termijn) drukte dynamisch kunt managen en maatwerk kunt toepassen. Daarmee blijf je als gemeente 'in control' én sluit je aan op wensen bedrijfsleven
- Op termijn is ook handhaving door middel van serviceproviders denkbaar; systemen die vanuit het voertuig registreren waar en wanneer een voertuig zich bevindt. Voor PHEV's (plug in hybride vrachtauto's) wordt dit in 2022 nader uitgewerkt. Met een dergelijke systematiek is het denkbaar dat er op (verblijfs)tijd, bestemming, aandrijving en routes kan worden gehandhaafd.



# 4. Samenvatting resultaten interviews (1/7)

Horeca



Sector	Visie		
	Algemeen	Venstertijden	Overige privileges
Horeca	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>ZE voertuigen &amp; zware goederen</b> – Inzet ZE voertuigen is lastiger voor deze sector. Het betreft vaak zware goederen (dranken) en er worden grotere afstanden gereden.</li> <li>• <b>Lange verblijfstijd</b> – Relatief lange verblijfstijd per klant in het gebied. Zeer servicegericht, leveringen worden bijvoorbeeld vaak in de koelkast gezet.</li> <li>• <b>Verschillende type voertuigen nodig</b> – Het beleveren van verschillende soorten zaken (groot/klein, droog/nat, geconditioneerd/normaal) betekent dat er vaak verschillende (type) voertuigen ingezet moeten worden.</li> <li>• <b>Naveleringen mogelijk ZE geschikt</b> – Kleinere (na)leveringen zijn mogelijk wel geschikt voor gebruik ZE voertuig..</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nuttig tot 15:00</b> – Willen het liefste doorgaan tot 15:00 uur, vlak voordat de meeste horecazaken open gaan. Latere vensters zijn zinloos</li> <li>• <b>Level playing field</b> – Flinke concurrentie maakt level playing field belangrijk (=strikte handhaving, strikt ontheffingenbeleid)</li> <li>• <b>Creative oplossingen</b> – Verplicht bezorgen in venstertijden zorgt dat deze ondernemers creatief worden. Regelmatig worden de sleutels van het pand bijvoorbeeld aan de chauffeur gegeven.</li> <li>• <b>Efficiënt inzetten ZE voertuigen</b> – Duurdere ZE voertuigen moeten efficiënt ingezet worden (=hele dag rijden). Met enkel vervoer in venstertijden kan deze investering op dit moment niet uit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Busbanen</b> – Rijden op busbanen kan zinvol zijn, aangezien er vaak met zwaardere voertuigen wordt gereden.</li> <li>• <b>Parkeerhavens</b> – Ruimte voor laaden losplekken + laadinfra kan zinvol zijn. Echter wel vaak kanttekening: Parkeerhavens liggen vaak te ver weg. Vaak zware goederen worden liefst zo dichtbij mogelijk gelost</li> </ul>



# 4. Samenvatting resultaten interviews (2/7)

## *Service- en bouwlogistiek (gepland)*



Sector	Visie		
	Algemeen	Venstertijden	Overige privileges
Service- en bouwlogistiek (gepland)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Veel materieel en materiaal</b> – Vaak met veel materiaal en materieel, die langdurig bij plek van de klus staan en daar ook parkeren (vaak met benodigde parkeervergunning)</li> <li>• <b>Vershil MKB en grootbedrijf</b> – Groot verschil tussen grote bedrijven en MKB'er. Grote bedrijven hebben de mogelijkheid om enkele voertuigen volledig in te zetten in binnenstad. Een ZE privilege heeft voor die voertuigen dus fors effect. De MKB'er met enkele voertuigen die over 10 jaar afbetaald worden en af en toe in de binnenstad komt, kan een ZE voertuig vaak niet rendabel krijgen</li> <li>• <b>Gunningscriteria</b> – Voor een deel van deze groep zijn gunningscriteria bij aanbestedingen reden om vervoer ZE te realiseren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Randuren werkdag</b> – Voor klussen van één of meer dagen rijden voertuigen van 6:00-8:00 uur het gebied in, en tussen 15:00-17:00 weer uit</li> <li>• <b>Strikte handhaving verblijf</b> – Winst kan zitten in striktere handhaving op verblijven, bijvoorbeeld maximale verblijfstijd. Partijen worden dan gestimuleerd na te denken over nieuwe concepten, waardoor voertuig niet gehele tijd in gebied hoeven te staan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Coulance parkeren</b> – Meer coulance voor parkeren ZE voertuigen zou kunnen helpen (bijv. goedkoper, makkelijker verkrijgen parkeervergunning)</li> <li>• <b>Langere verblijfstijd ZE</b> – Langere verblijfstijd voor ZE. Dit geeft voordeel aan ZE voertuig, maar ook parkeren van deze voertuigen is vaak onwenselijk in binnenstad.</li> <li>• <b>Busbanen voor grote stromen</b> – Vanwege de vaak grotere stromen (sloopafval, bouw materiaal) zouden busbanen goed kunnen helpen bij een vlotte doorstroming</li> <li>• <b>Grote parkeerplaatsen</b> – Zowel geplande als ongeplande activiteiten hebben baat bij grotere en gereserveerde parkeerplaatsen.</li> </ul>

# 4. Samenvatting resultaten interviews (3/7)

## *Service- en bouwlogistiek (spoed)*



Sector	Visie		
	Algemeen	Venstertijden	Overige privileges
Service- en bouwlogistiek (spoed)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kort en minder frequent in stad</b> – Deze groep komt minder frequent en lang in de binnenstad. Zal dus ook minder gauw het proces aanpassen voor de relatief beperkte voordelen die het ervaart van een privilege. Het ligt minder voor de hand deze groep te koppelen aan privileges</li> <li>• <b>Incidentele ontheffingen</b> – Bedrijven ontvangen vaak incidentele ontheffingen om gebied in te rijden. Deze ontheffingen hebben meestal geen tijdsduurbepanking.</li> <li>• <b>Beperkte concurrentie</b> – Privileges zorgen voor weinig concurrentieverschillen. De klant kan immers vaak niet kiezen voor een bepaald bedrijf (je hebt nou eenmaal een bepaald merk lift of een bepaald contract).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Hele dag toegang</b> – De bedrijven uit deze branche geven aan de hele dag (en soms nacht) de stad in te moeten kunnen.</li> <li>• <b>Privileges zinloos</b> – Omdat bedrijven voor spoedklussen vaak een incidentele ontheffing zonder tijdsduurbepanking ontvangen (die vaak zonder validatie verleend wordt), zijn privileges voor ruimere tijdsvensters zinloos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Grote parkeerplaatsen</b> – Zowel geplande als ongeplande activiteiten hebben baat bij grotere en gereserveerde parkeerplaatsen.</li> <li>• <b>Koppeling parkeervergunning</b> – Koppeling ZE aan makkelijker verkrijgen tijdelijke parkeervergunning kan als privilege werken</li> <li>• <b>Verschil in leges</b> – Verschil in leges kan hier werken.</li> </ul>

# 4. Samenvatting resultaten interviews (4/7)

## Facilitair en Retail (non-) food



Sector	Visie		
	Algemeen	Venstertijden	Overige privileges
Facilitair en Retail (non-) food	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Veel onderscheid vervoerders</b> – Geen homogene categorie, veel onderscheid tussen vervoerders.</li><li>• <b>Bevoorraden en versturen</b> – Behalve bevoorrading vindt er ook veel uitlevering van verkoopwaren plaats. De eerste is goed te plannen, vooral de tweede is uitdagend aangezien dit over de hele dag gebeurt en ook snel moet.</li><li>• <b>Goede kennis grootbedrijf</b> – Grotere facilitaire bedrijven zijn relatief goed op de hoogte van privileges, net als de grotere retailbedrijven.</li><li>• <b>Beperkte kennis MKB</b> – Vooral de kleinere ingezetene ondernemers (die ook in andere categorieën vallen, dus de 'binnenstadondernemer') hebben minder kennis hierover. Vervoer is voor deze groep vaak ook geen corebusiness.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Maatwerk op bedrijfsvoering</b> – Geen homogene groep, dus maatwerk noodzakelijk om ruimere tijdsblokken te laten aansluiten op bedrijfsvoering.</li><li>• <b>Ontheffingen voor concurrent</b> – Privileges voor ZE werken voor deze groep alleen als er geen ontheffingen aan 'concurrenten' worden gegeven.</li><li>• <b>Bundelingsinitiatieven</b> – Partijen die bundelingsinitiatieven initiëren vragen vaak om ruimere venstertijden, zodat ze kunnen uitrijden als voertuig vol zit. Hier kan een ZE-criterium aan verbonden worden.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Privileges aantrekkelijker voor grootbedrijf</b> – Privileges zijn vaak aantrekkelijker voor grote vervoerders dan voor kleine vervoerders, aangezien de tweede groep een voertuig vaak slechts gedeeltelijk in de binnenstad inzet.</li></ul>

# 4. Samenvatting resultaten interviews (5/7)

## *Post, pakket en expres*



Sector	Visie		
	Algemeen	Venstertijden	Overige privileges
Post, pakket en expres	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Operationele strategieën</b> – Bedrijven hebben aanzienlijke verschillen in operationele strategieën. Hierbij is de verhouding ophalen/bezorgen en zakelijk/particulier relevant.</li> <li>• <b>ZE geschikt</b> – Proces en type goederen lenen zich relatief goed voor ZE vervoer.</li> <li>• <b>Maximeren verblijftijd</b> – Maximeren van totale toegangstijd of tijd per straat heft voor en nadelen. Het proces van deze vervoerders heeft al een hoge efficiëntie. Tijdsbeperkingen op bepaalde gebieden kunnen lokaal verlichting bieden, maar gaan in z'n totaliteit ten koste van de efficiëntie.</li> <li>• <b>LEVV's opnemen in beleid</b> – Het zou goed zijn LEVV's (licht elektrische vrachtoertuigen) op te nemen in het beleid. Deze gaan naar namelijk naar verwachting een rol spelen. In de markt wordt onderscheid gemaakt tussen de kleine categorie (tot 150cm, o.a. cargobikes) en de grotere categorie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Starttijdstop</b> – Kunnen niet te vroeg beginnen, particulieren moeten wakker zijn en bedrijven open.</li> <li>• <b>Middaguur</b> – Ochtendvenster aan achterkant verlengen maakt planning makkelijker en efficiënter, kan aantal gebruikte voertuigen verminderen</li> <li>• <b>Eind van de middag</b> – Venster tussen 16-18 is belangrijk voor ophalen van pakketten bij winkels en legen brievenbussen</li> <li>• <b>Avond</b> – Avondbezorging volgt vooral uit wens van de klant en is voor in ieder geval de grotere partijen van standaard praktijk wanneer toegestaan. Voor sommige bedrijfsspecifieke strategieën zijn deze rondes lastiger efficiënt te integreren in bedrijfsvoering en routes</li> <li>• <b>Extra Tijd</b> – Extra tijd zorgt voor flexibiliteit, waarmee het proces efficiënter wordt en minder voertuigbewegingen nodig zijn.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kleinere voertuigen</b> – Privileges niet enkel o.b.v. ZE, maar ook meer ruimte bieden voor kleinere ZE voertuigen (LEVV's)</li> <li>• <b>Cargobikes</b> – In bepaalde gebieden en door bepaalde bedrijven wordt al gewerkt met cargobikes. Blijkt voor specifieke situaties geschikt</li> <li>• <b>Bewegen door stad</b> – Parkeren op stoep of rijden op fietspaden kan het proces makkelijker maken</li> <li>• <b>Speciale rijbaan</b> – Een speciale rijbaan voor ZE voertuigen kan helpen</li> <li>• <b>Winkeltijden</b> – Winkeltijden werken beperkend in de planning. Het ophalen bij hubs zou wellicht kunnen helpen in het maken van een efficiëntieslag.</li> </ul>

# 4. Samenvatting resultaten interviews (6/7)

## *Thuisbezorging boodschappen*



Sector	Visie		
	Algemeen	Venstertijden	Overige privileges
Thuisbezorging boodschappen	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Goede kennis over ZE privileges</b> – ZE privileges zijn bekend bij deze markt. Ze begeven zich veel in de stad en zijn ook in staat leveringen ZE te doen</li><li>• <b>Krapte op markt</b> – Thuisbezorgers hebben veel behoefte aan extra verblijfstijd in de stad. De markt is krap, ze krijgen hun tijden makkelijk vol.</li><li>• <b>Extra bewegingen bij extra tijd</b> – Door de krappe markt zorgen extra tijdsblokken voor het aannemen van meer klanten en uiteindelijk meer bewegingen.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Zwaartepunt bezorgtijden</b> – Het zwaartepunt van de bezorgingen ligt tussen 14:00 – 22:00 uur, dat botst met de standaard venstertijden.</li><li>• <b>Variërende bezorgslots</b> – Idealiter zijn privileges afwisselend en flexibel. De bezorgers willen klanten verschillende bezorgslots kunnen bieden. Door te variëren kan iedere klant tenminste één blok in de week krijgen wat schikt</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Bewegen in stad</b> – Parkeren op stoepen of rijden op fietspaden zou het proces makkelijker maken.</li><li>• <b>Parkeerhavens</b> – Parkeerhavens zijn minder gunstig. Vaak moet er nog best een eind gelopen worden; dat duurt te lang</li></ul>

# 4. Samenvatting resultaten interviews (7/7)

## Afvalinzameling & beheer openbare ruimte



Sector	Visie		
	Algemeen	Venstertijden	Overige privileges
Afvalinzameling & beheer openbare ruimte	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Dynamiek private en publieke partijen</b> – Lastige dynamiek tussen private en publieke partijen. Publieke partijen worden minder vaak gehandhaafd op het werken binnen venstertijden, krijgen makkelijker ruime ontheffingen en worden vaker financieel ondersteund richting een ZE-vloot.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Vroege ochtend</b> – Werken graag extra vroeg in de stad, wanneer het nog niet druk is met ander vervoer en personen.</li><li>• <b>avondvenster</b> – Hebben in de toekomst mogelijk ook baat bij avondvensters, als de stad steeds voller/ / groter wordt en niet alles gedaan kan worden</li><li>• <b>White label</b> – De whitelabel initiatieven in deze branche (bijv. Gouda, Haarlem) hebben behoefte aan ruimere venstertijden, want gaan met een gezamenlijk voertuig naar meer adressen.</li><li>• <b>spoedklussen</b> – Spoedklussen kunnen altijd de stad in (bijv. schoonmaken aanstootgevende graffiti)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Verkeersontheffingen</b> – Verkeersontheffingen maken het werk een stuk makkelijker. Rijden of parkeren over de stoep, rijden tegen een éénrichtingsstraat of parkeren op straat.</li></ul>

# 5. Plannen ZE Zone in 2025 (1/2)

Uit de gesprekken met ondernemers en de open antwoorden in de enquêtes bleek de sterke relatie tussen het gebruik maken van privileges en de werkwijzen vanaf 2025, wanneer een grote stap gezet wordt in de invoering van ZE zones. Privileges voor ZE kunnen gezien worden als eerste stap richting de ZE Zone. De ZE Zone is in feite de meest extreme vorm van een privilege voor ZE, want niet-ZE mag het gebied dan simpelweg niet in, waar ZE dat wel mag. Hieronder wordt verder uitgeweid over de strategie van ondernemers richting ZE-2025

## Aanschafplannen ZE voertuigen

- Het eerste onderscheid is te maken naar de strategie die bedrijven kiezen inzake het wel of niet aanschaffen van een ZE voertuig. In de enquête is ondernemers gevraagd of zij van plan zijn binnen drie jaar een ZE-voertuig aan te schaffen.

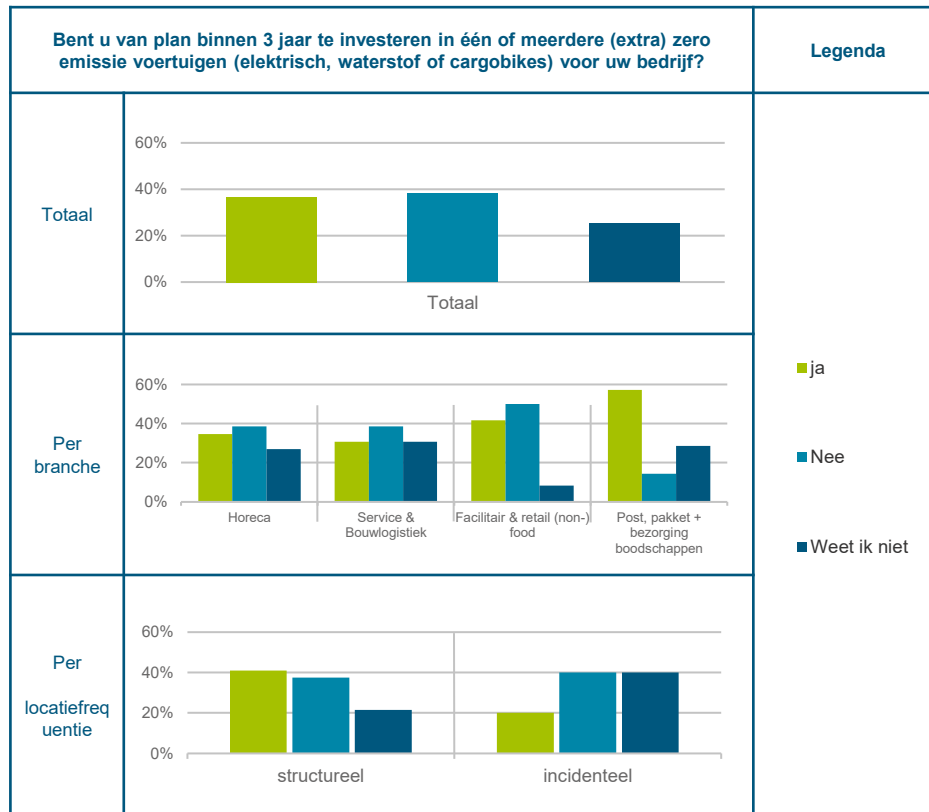
## Analyse grafieken

- Een aanzienlijk deel van de partijen heeft nog niet besloten of zij binnen drie jaar een ZE-voertuig aanschaffen.
- Bedrijven die structureel in de binnenstad zijn, schaffen de komende jaren vaker een ZE-voertuig aan. Een voorbeeld hiervan zijn post/pakketdiensten
- Bedrijven die vaker incidenteel in de stad zijn, zoals (spoed) service en bouwlogistiek) maken minder snel deze transitie

## Toelichting antwoorden

- Respondenten konden een verduidelijkende toelichting achterlaten. Samenvattend kwamen de volgende argumenten naar voren:

Ja	Nee	Weet ik niet
<ul style="list-style-type: none"> <li>Onder voorwaarde van beschikbaarheid laadinfra, netwerkcapaciteit</li> <li>Onder voorwaarde beschikbaarheid geschikte voertuigen</li> <li>Als eis vastgelegd is in opdrachten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Te duur</li> <li>Voertuigen voldoen niet (actieradius, gewicht, grootte, temperatuurbereiking, te lange laadtijd e.d.)</li> <li>Kiest voor ritten uitbesteden</li> <li>Levertijd te lang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Economische haalbaarheid wordt onderzocht.</li> <li>Onduidelijk wat praktische voor- en nadelen zijn van elektriciteit vs. waterstof</li> </ul>





# 5. Plannen ZE Zone in 2025 (2/2)

## Strategie beperkte toegang na 2025

Zoals de strategie van aanschaf van ZE-voertuigen richting 2025 wisselt, wisselt ook wat men überhaupt van plan is om te doen na 2025. Ook deze vraag is gesteld aan de respondenten

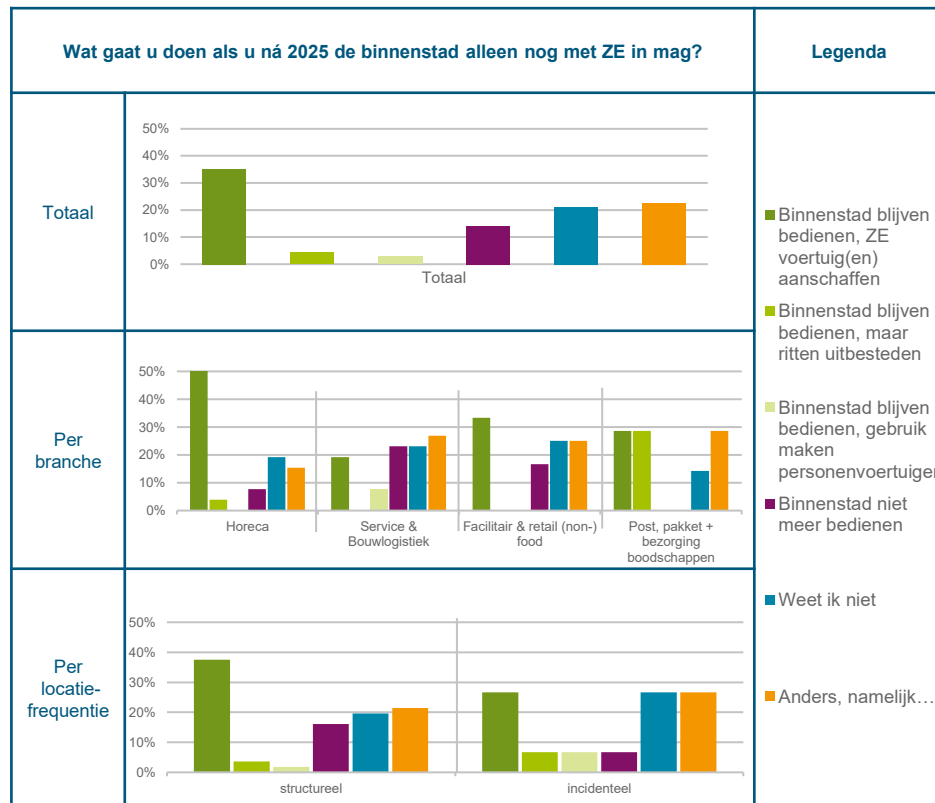
## Analyse grafieken

- Horecatransport leent zich niet goed voor het uitbesteden van diensten, en gaat dus grotendeels zelf rijden met ZE-voertuigen.
- De post/pakket markt kan een deel van hun dienst relatief gemakkelijk uitbesteden, er zijn immers een aantal grote partijen die volledig elektrisch binnenstadvervoer kunnen faciliteren
- Een  aanzienlijk deel van de ondernemers gaat de binnenstad ontwijken, dit zijn met name bedrijven uit de Service- & Bouwlogistiek en Facilitair & Retail.

## Toelichting “anders, namelijk”:

Verskillende partijen geven een andere oplossing te kiezen dan degene die geschetst zijn binnen de standaard antwoorden. Samenvattend komen onderstaande argumenten (In willekeurige volgorde) naar voren:

- Zaak stoppen, want:
  - Regeldruk
  - Dicht richting pensioen
- Euro-6 voertuigen gebruiken
- Transport over water
- Combinatie van voorgestelde maatregelen





# 7. Conclusies en aanbevelingen

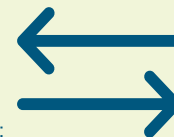
## Aanbevelingen privileges

- Strikte handhaving en een strikt ontheffingenbeleid is randvoorwaardelijk voor de werking van privileges.
- Houd het simpel. Voorkom de behoefte om technocratisch allemaal tijdsblokken aan te wijzen;
- Door een 24/7 ontheffing te verlenen weet je zeker dat je aansluit op wensen bedrijfsleven. Maar wordt het lastiger 'in control' te blijven, zeker als er op termijn meer ZE voertuigen komen;
- Maatwerk per bedrijf kan passender zijn. Dat kan door bedrijven zelf blokken te laten kiezen of te sturen op verblijfstijden (bijv. vrij in te vullen maximum aan uren per week);
- Houd hand aan de kraan. Werk met een bepaald plafond (evt. per tijdsblok) en evalueer jaarlijks (plafonds, definities, tijdsblokken);
- Houd het breed. Hanteer definitie 'goederenvervoer' (of bestel- en vrachtoertuigen), niet '(stads)logistiek'. De term (stads)logistiek sluit niet aan bij deel bedrijven die met bestel- en vrachtoertuigen rijdt (bijv. binnenstadondernemers, aannemers);
- Zorg voor duidelijkheid naar bedrijfsleven (m.n. MKB, binnenstadondernemers);
- Goede ontsluiting informatie
- Sluit aan bij uitgangspunten en definities ZE Zone
- Bouw zekerheid in voor bedrijfsleven (bijv. privilege geldig tot 2025 of 2028). Daarbij kun je aangeven dat reikwijdte jaarlijks wordt herzien.



## Reflectie op indeling in branches

- Bij het vraagstuk 'wie heeft wat aan welk soort privileges' werkt de indeling in branches niet goed;
- Dit geldt ook voor de vraag 'wie doet wat bij invoering ZE Zone in 2025'. Beide vraagstukken liggen in elkaars verlengde;
- Een indeling in de volgende 3 hoofdcategorieën werkt beter:
  - Bedrijven die structureel en veel in binnenstad rijden. Deze categorie kan (op zijn minst één of een deel van) de voertuigen vrij maken voor leveringen en werkzaamheden in de binnenstad, waardoor investeringen in ZE en privileges lonend kunnen zijn. Bij deze categorie horen grote logistieke bedrijven, grote andere bedrijven (bijv. grote aannemers, grote installateurs en netwerkbedrijven) en kleinere logistieke bedrijven die zich richten op stadsdistributie;
  - Bedrijven die incidenteel in binnenstad rijden. Specialistische bedrijven, vaak MKB. Deze bedrijven zijn niet enkel op de (binnen)stad gericht. Zij hebben bovendien een kleiner wagenpark en kunnen voertuigen niet enkel reserveren voor de binnenstad. Zij gebruiken hun voertuigen vaak ook voor grotere afstanden. Investeringen in ZE zijn met het oog op (ruimere) toegang tot de binnenstad voor deze bedrijven minder snel lonend. Bij strikter toegangsbeleid voor niet-ZE zullen zij de binnenstad vaker mijden, wat problematisch kan worden voor specialistische (snel)klussen waarvoor zij de enige geschikte partij zijn.
  - Binnenstadondernemers (ingezetenen). Voor deze bedrijven is goederenvervoer vaak geen core business. Groot risico lijkt dat deze groep overstapt op een personenauto.
- De discussie rondom privileges en ZE Zone wordt nu voornamelijk gevoerd rondom de eerste groep. Er is veel minder aandacht voor de andere twee groepen.



# Colofon

## HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35  
3818 EX AMERSFOORT  
Netherlands  
Transport & Planning  
KVK nr.: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**  
+31 33 463 36 52 **F**  
info@rhdhv.com **E**  
royalhaskoningdhv.com **W**

**Titel:** Toegangsprivileges voor schone voertuigen  
**Status:** Definitief v1.0  
**Datum:** 1 februari 2022  
**Projectnummer:** BH7961  
**Auteurs:** Klaas Yde Haarsma, Jorik Grolle, Erik Regterschot

*Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden vervaelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.*

*Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.*



Hoofdkantoor Royal HaskoningDHV, Amersfoort