

Position paper Logistiek – Logistiek en de Groene Metropoolregio **Verschoneren, verslimmen en integreren**

Aanleiding

Logistiek is een belangrijke economische sector en een randvoorwaarde voor een vitale samenleving. Immers, de logistieke sector draagt bij aan het creëren van werkgelegenheid en is noodzakelijk om andere sectoren effectief en efficiënt te laten functioneren, en ervoor te zorgen dat consumenten hun producten ontvangen. Voor de toekomstbestendigheid van de sector en voor de leefbaarheid van de regio is het van belang dat de ingeslagen weg naar verduurzaming (schoner) en efficiënter (slimmer) organiseren doorgezet wordt. Daarbij dient er expliciet aandacht te zijn voor de rol die logistiek speelt bij onze grote maatschappelijke opgaven zoals de energietransitie, verstedelijking, groene groei, kwaliteit van leven en bewuster gebruik van ruimte.

De regio streeft naar groei in balans: meer stad, meer groen. Met de groei van de regio neemt het relatieve belang van schone en slimme logistiek toe. In de regionale agenda ontbreekt hiervoor echter een heldere integrale toekomstvisie. Waar willen we met de logistiek naar toe? Wat voor regio willen we zijn op dit vlak? Veel logistieke vraagstukken worden in de regio al opgepakt in samenwerking tussen overheden, bedrijven, Logistics Valley, en onderwijs- en kennisinstellingen. Er zijn al veel goede initiatieven. Maar is dat voldoende met het oog op de toekomst? Wat gebeurt er op logistiek gebied in relatie tot andere opgaven, bijvoorbeeld de woningbouwopgave? Deze leidt tot een aanzienlijke toename van bouwlogistiek waar veel kansen liggen om deze voor zowel de sector als de samenleving slim en schoon te organiseren.

Deze position paper biedt een integrale visie op logistiek die door de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen in samenwerking met de HAN, de Provincie Gelderland, VNO-NCW en Logistics Valley is opgesteld. Het doel is om, via deze visie, logistiek te positioneren als een integraal onderdeel van de vijf opgaven. Wat is er nodig aan logistiek om de ambities van de vijf opgaven te kunnen bereiken? In hoeverre wordt dit op dit moment al ingevuld door de bestaande partijen en samenwerkingsverbanden? Zijn er nog witte vlekken en kan de regio daarbij een rol spelen?

De position paper gaat in op de rol van logistiek in de Groene Metropoolregio, de ontwikkelingen die op de regio afkomen, de talrijke kansen en mogelijkheden, hoe daarop ingespeeld kan worden en wie daarbij een rol speelt. Hierbij wordt er onder andere aandacht besteed aan schone en slimme logistiek, de kansrijke ligging van de regio aan weg, spoor en water, bouwlogistiek, het gebruik van ruimte, leefbaarheid, stadsdistributie en de arbeidsmarkt. Op basis van deze visie kunnen er meer onderbouwde keuzes worden gemaakt. De visie voor logistiek is uitgewerkt in vier speerpunten:

1. Verschonen
2. Verslimmen
3. Integreren in ruimtelijke planning
4. Integreren van logistiek in de regionale economie en arbeidsmarkt.

Logistiek in de Groene Metropoolregio

Economische betekenis van logistiek

Logistiek is een belangrijke *economische sector* die zich bezighoudt met de distributie (over weg, spoor en water) en opslag van goederen in de regio. Dankzij de logistieke sector worden winkels en horeca bevoorraad, maar ook allerhande instellingen (zorg, overheid, kantoren, onderwijs, etc.) en bouwplaatsen. Daarnaast zorgt de sector ervoor dat pakketjes bij consumenten thuis worden afgeleverd. Door de gunstige geografische ligging heeft de regio zich de afgelopen jaren ontwikkeld als belangrijke Europese goederencorridor. Logistiek is in de regio verantwoordelijk voor 5% van de werkgelegenheid¹.

Logistiek is ook een *faciliterende sector*, met een breed pallet aan dienstverlenende bedrijven die indirect actief zijn in 'vervoer en opslag'. Hierbij gaat het om alle commerciële voertuigbewegingen in diverse dienstverlenende sectoren zoals onderhoudsmonteurs, groenonderhoud en glazenwassers. Ook bouwlogistiek, afvalinzameling en vervoersbewegingen door lokale MKB-ers (zoals de lokale slijter met een bestelwagen) vallen hieronder. Een recente inschatting laat zien dat 50-70% van de bestelwagenritten in en rond steden die we logistiek noemen, in de praktijk niet het vervoer van goederen maar dienstverlening als primaire beweegredes hebben (TNO, 2020a)². Vanuit dit bredere perspectief is het belang van logistiek voor de regionale economie aanzienlijk groter.

Verschoning van transport

Door diverse economische, sociaal-maatschappelijke en politieke trends verandert de logistiek van goederen en diensten. Zo wordt er onder druk van het Klimaatakkoord en het Schone Lucht Akkoord ingezet op een *verschoning* van transport. Dit zien we onder andere door de inzet van schonere voertuigtechnologieën en de aangekondigde invoering van zero emissie zones voor stadslogistiek in Arnhem³ en Nijmegen⁴. Binnen de Groene Metropoolregio is er uitgebreid aandacht voor de verduurzaming van logistiek waarbij de kennisinstellingen, logistiek makelaars, de gemeenten en bedrijven samenwerken en diverse initiatieven op dit vlak ontplooiën. Voorbeelden hiervan zijn: het programma Slim & Schoon Onderweg⁵ (S&SO) waarin logistiek stevig is opgenomen; NewWays Gelderland waarbij vervoer via water wordt gestimuleerd om CO₂-uitstoot te reduceren; en Logistics Valley om (logistieke) ondernemers (van gespecialiseerde dienstverleners tot innovatieve startups), overheden en kennisinstellingen (triple helix) te verbinden ten behoeve van duurzame logistiek.

¹ 6% van het totale Bruto Regionaal Product (BRP) in de regio Arnhem-Nijmegen en 5% van de totale werkgelegenheid (zie Stec groep (2019). Economische analyse XXL-logistiek. Regio Arnhem-Nijmegen). Let wel: dit betreft logistiek als sector en is exclusief sectoren die afhankelijk zijn van logistiek dan wel als logistiek gedefinieerd worden in deze position paper (bijv. 'bouwlogistiek'). Meer informatie over logistiek in Gelderland via: <https://www.lecregionijmegen.nl/visie/wat-is-het-antwoord/>

² Dit is een inschatting op basis van het aantal ritten dat aan een stad gerelateerd kan worden. In Nederland staan meer dan 850.000 bestelwagens op naam van een bedrijf. Onder het aangekondigde beleid voor zero emissie zones in steden worden alle commerciële bestelwagens als 'logistiek' gezien. Daarnaast staan er in Nederland meer dan 140.000 vrachtwagens geregistreerd (CBS).

³ In Arnhem is dit formeel nog niet besloten.

⁴ De zone in Nijmegen omvat het gebied tussen de singels, Heijendaal en Hof van Holland.

⁵ <https://www.slimschoononderweg.nl/slimme-logistiek/>

Efficiëntere logistiek

Om de bevolkingsgroei in de regio te accommoderen zullen er tot 2040 circa 60.000 extra woningen gebouwd worden⁶. De hieraan gerelateerde bouwactiviteiten en het groeiend aantal particuliere consumenten zorgt voor toename in de vraag naar goederen en diensten. Deze toename wordt versterkt door trends in bestel- en consumptiegedrag zoals de voortdurende groei van online bestellingen (van pakketten, boodschappen, maaltijden en grotere (tweemans-)leveringen), meer kleinere leveringen als gevolg van de toename van eenpersoonshuishoudens en extramuralisering van de zorg (verschuiving naar zorgverlening thuis, inclusief medicijnen en zorgproducten), en de opkomst van flitsbezorgingen (bijv. Gorillas). De maatschappelijke druk om de logistiek van goederen en diensten *efficiënter* te organiseren (waarbij hetzelfde getransporteerd wordt met minder kilometers), neemt hierdoor toe om te voorkomen dat overlast, de negatieve impact op de leefomgeving en onveilig verkeer toenemen. Dit geldt met name voor de last mile logistiek in de regio zelf. In de Groene Metropoolregio zijn diverse logistieke koplopers actief die inzetten op een meer efficiënte logistiek door een betere samenwerking, (stads)hubs en digitalisering. Dit biedt kansen voor het MKB en andere sectoren die van de logistiek afhankelijk zijn (zie speerpunt 4). Tegelijkertijd ontstaat er minder ruimte voor logistieke bedrijfsvestiging omdat meer sectoren, zoals de woningbouw en vergroening, de steeds schaarser wordende ruimte claimen in de regio. Logistiek is echter essentieel voor de economie en de maatschappelijke opgaven en hierdoor is het nodig dat logistiek op adequate wijze wordt meegenomen in ruimtelijke afwegingen en wordt geïntegreerd in *ruimtelijke planning*.

Kortom

Logistiek in de Groene Metropoolregio kan als volgt worden samengevat:

- Logistiek is *noodzakelijk en een voorwaarde* voor een economisch vitale en leefbare regio. Het is faciliterend aan diverse sectoren en maatschappelijke transitieën, en het is nodig om kansrijke sectoren zoals Health, Hightech & Energy in de regio door te ontwikkelen. Het gaat daarbij om logistiek in brede zin (zowel goederen als diensten, transport met regionale en buiten-regionale bestemming, en verschillende modaliteiten).
- Het transport van goederen en diensten dient *zo schoon mogelijk* te worden georganiseerd. Met andere woorden, de negatieve impact op het klimaat en de luchtkwaliteit moet worden geminimaliseerd. Dit geldt voor het transport over de weg, het spoor en het water. Schonere voertuigtechnologieën worden gestimuleerd door de aanwezigheid van een voldoende dekkende, snelle en betrouwbare laadinfrastructuur.
- Om de negatieve impact op de leefomgeving en het economisch rendement tot een minimum te beperken is het van belang om de logistiek van goederen en diensten zo *efficiënt* mogelijk te organiseren. Dit vraagt om verschillende sector-gerichte oplossingen. Logistiek dient daarom te worden beschouwd als een *integraal onderdeel van andere beleidsdomeinen en sectoren*. Samenwerking tussen logistieke bedrijven, kennisinstellingen en overheden wordt hiertoe verder geprofessionaliseerd.

⁶ Woningbehoefte in de regio tot 2040 volgens de [Woondeal](#) Regio Arnhem-Nijmegen.

Logistiek werken we daarom uit in vier speerpunten: 1) verschonen, 2) verslimmen, 3) integreren in ruimtelijke planning, en 4) integreren van logistiek in de regionale economie en arbeidsmarkt.

Speerpunt 1. Verschonen: faciliteren van schone logistiek in het kader van de energietransitie en luchtkwaliteit

Schonere logistiek draagt bij de klimaatdoelstellingen, de vermindering van luchtvervuiling en daarmee de verbetering van volksgezondheid in de 18 gemeenten. Daarnaast ontstaat er door de vermindering van stikstofuitstoot ontwikkelruimte voor bijvoorbeeld nieuwe woningen. Groei van schonere voertuigtechnologieën vraagt om voorzieningen voor logistieke voertuigen bij de *Clean Energy Hubs*.⁷ Clean Energy Hubs zijn een middel om het laden van schonere voertuigen toegankelijker te maken. Momenteel is elektrificatie de meest voor de hand liggende emissieloze technologie. Echter, via de Clean Energy Hubs kunnen ook duurzamere brandstofalternatieven worden aangeboden. Binnen de regio is ook veel aandacht voor onderzoek naar interessante emissieloze alternatieven, zoals waterstof⁸.

Binnen het Programma Slim & Schoon Onderweg wordt er al actief ingezet op elektrificatie van bedrijfsvoertuigen. In alle gevallen kan – afhankelijk van de locatie en betrokken stakeholders – schoner transport worden gestimuleerd met de *ontwikkeling en opschaling van laadinfrastructuur voor bestel- en vrachtwagens* op vier verschillende soorten locaties:

- In woonwijken voor bestelwagens (die 's avonds door werknemers mee naar huis worden genomen) in aanvulling op personenwagens⁹.
- Op bedrijventerreinen en bij distributiecentra, waar verzware van het elektriciteitsnet een belangrijke voorwaarde is om 's nachts te kunnen laden en tijdens het laden/lossen van goederen.
- Extra laadcapaciteit bij mobiliteitshubs, zodat hier ook plaats is voor bestelwagens.
- Snellaadinfrastructuur op corridors (bijv. langs de weg bij bestaande tankstations en Clean Energy Hubs; zie ook Ecorys, 2020).

Op bedrijventerreinen zijn er mogelijkheden om bij distributiecentra *lokaal energie op te wekken* door o.a. zonnepanelen op daken (CRa, 2019). Het decentraal opwekken van energie kan direct worden gekoppeld aan het wagenpark, waardoor het elektriciteitsnet kan worden ontlast (smart grids¹⁰).

Voor het transport met een buiten-regionale bestemming wordt er naast schonere voertuigtechnologieën ingezet op het slimmer combineren van verschillende vervoersmodaliteiten. *Synchromodaal transport* – ofwel het beter combineren van transport

⁷ In het programma [Clean Energy Hubs](#) voor (zwaar) goederenvervoer wordt hier actief aan gewerkt door o.a. de Provincie.

⁸ <https://www.han.nl/projecten/2020/waterstof-en-mobiliteit/>

⁹ <https://nos.nl/artikel/2399841-arnhemse-nieuwbouwwijken-krijgen-oplaadpunten-verstopt-in-lantaarnpalen>

¹⁰ Zie bijv. <https://oostnl.nl/nl/smart-energy> en <https://www.smarttrolleygrid.com>

over weg, spoor en water – draagt beperkt bij aan de reductie in CO₂-uitstoot,¹¹ maar vermindert de druk op wegen. Dit geldt in het bijzonder voor locaties met XXL-logistiek¹² en de

logistieke knooppunten.¹³ Schone scheepvaart is onder andere voor Nijmegen een belangrijk speerpunt. Daarnaast is een (grotere) verschuiving van goederenvervoer naar spoor afhankelijk van de uitdagingen rond de Goederenrouting Noord-Oost Europa (GNOE). In dit kader worden in 2022 diverse vragen onderzocht die uitermate relevant zijn voor de Groene Metropoolregio, zoals: waar in het spoornetwerk treden knelpunten op? Wat zijn de randvoorwaarden voor verstedelijking in relatie tot spoorgoederenvervoer? Wat is de maatschappelijke en economische meerwaarde van de Noordtak van de Betuweroute (die als een 'must have' wordt gezien)? Dit leidt eind 2022 tot een beslisdocument.



Advies: Faciliteren van schone logistiek in het kader van de energietransitie en luchtkwaliteit

- 1 Namens de 18 gemeenten aanhaken bij het Programma Clean Energy Hubs dat door de Provincie wordt getrokken.
- 2 Het breder agenderen van de noodzaak voor de ontwikkeling van laadinfrastructuur voor bestel- en vrachtwagens in samenwerking met de provincie, gemeenten, netbeheerders, logistieke bedrijven en exploitanten op vier verschillende locaties (woonwijken, bedrijventerreinen, mobiliteitshubs en op corridors) in onder andere het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL).
- 3 Het programma Slim & Schoon Onderweg met o.a. de logistiek makelaars voorzetten om elektrificatie van bedrijven te stimuleren waaronder het afnemen van een scan voor elektrische voertuigen, informeren over de mogelijkheden van elektrificatie en het aanvragen van een subsidies.
- 4 De lobby voor decentrale energiesystemen voortzetten en koppelen aan het verkennen van haalbare business cases voor lokale energieopwekking bij bestaande bedrijven om de elektrificatie in logistiek te ondersteunen in samenwerking met de provincie, ondernemers, kennisinstellingen en vastgoedontwikkelaars.
- 5 In samenwerking met kennisinstellingen onderzoek naar het ontwikkelpotentieel van binnenhavens en de Railterminal Gelderland coördineren om een verschuiving van transport naar spoor en water te ondersteunen. De mogelijkheden voor laadstroom voor schepen dient hier een onderdeel van te zijn. Dit vraagt om een heldere visie op de (toekomstige) rol van regionale terminals (water en spoor).
- 6 Aanhaken bij lopend onderzoek dat tot het beslisdocument voor de GNOE leidt.

Speerpunt 2. Verslimmen: Inzetten op efficiëntere logistiek om de negatieve impact op de leefomgeving te minimaliseren

Om de negatieve impact op de leefomgeving te minimaliseren is het van belang om expliciet aandacht te hebben voor efficiëntie. Efficiëntie verwijst in dit kader naar het realiseren van een

¹¹ Als 20% van het containervervoer over afstanden langer dan 100 kilometer naar het spoor of het water wordt verplaatst, leidt dit tot een reductie in CO₂-uitstoot van 2,8% voor containervervoer (t.o.v. de doelstelling van 30% in het Klimaatakkoord) (TNO, 2020b)

¹² Zie advies Ecorys over de mogelijkheden voor XXL-logistiek

¹³ O.a. de Railterminal Gelderland (RTG) en de 3 regionale logistieke hotspots (Rivierenland, Nijmegen e.o. en de Achterhoek Liemers) (Provincie Gelderland, 2020).

gewenst resultaat met zo weinig mogelijk verspilling van mensen en middelen (oftewel tijd, geld, capaciteit en grondstoffen).

Om de logistiek efficiënter te organiseren worden de verschillen tussen (internationaal) transport en lokale distributie alsook tussen diverse 'logistieke segmenten' in ogenschouw genomen. Zo is langeafstand transport door en vanuit de regio binnen de huidige mogelijkheden veelal efficiënt georganiseerd en dit geldt ook voor de bevoorrading van supermarkten (met een hoge beladingsgraad). Dit ligt anders voor bijvoorbeeld een gespecialiseerde horeca-groothandel waarbij in veel gevallen meer nadruk ligt op

serviceniveau, of het transport van personeel naar een bouwplaats. In het algemeen zijn er, afhankelijk van de aard van de logistiek, diverse kansen om het transport efficiënter te maken – ofwel, te *verslimmen*. Dit speerpunt is erop gericht om mogelijkheden te verkennen om hetzelfde aantal goederen en diensten (!) te transporteren met minder voertuigkilometers. Het verminderen van het aantal gereden kilometers is complexer dan het verschonen van transport, dit geldt met name voor lokale (fijnmazige) distributie. Door de bevolkingsgroei, maar ook onder invloed van ontwikkelingen in het retaillandschap (zoals e-commerce en flitsbezorgingen), neemt de vraag naar transport namelijk toe.

Voor het efficiënter organiseren van de grootschalige (internationale) logistiek is er al veel aandacht. Zo zijn er diverse vooruitstrevende bedrijven in de regio die, in dit kader, al actief inzetten op samenwerking. Het eenvoudiger maken van het *delen van data* tussen transporteurs en overheden kan dit proces verder versnellen. De verdere ontwikkeling van logistieke knooppunten om synchroonaal transport te stimuleren is van belang voor efficiëntere logistiek door de regio heen (*de juiste modaliteiten op de juiste plaatsen*). In dit kader speelt de Groene Metropoolregio een belangrijke rol bij de realisatie van de ambities van de provincie: het verbeteren van de Gelderse Corridor en het versterken van de concurrentiepositie van Logistics Valley. De ambities van Logistics Valley zijn vertaald in het meerjarenprogramma “DOOR! met Logistiek in Gelderland” (Logistics Valley en Provincie Gelderland, 2020).

Het bundelen van transport met een bestemming in de regio (goederen en diensten) kan het aantal voertuigbewegingen op de last mile aanzienlijk reduceren.¹⁴ Daarbij wordt gebruik gemaakt van logistieke *hubs* op strategische locaties buiten het levergebied. Door het werken met hubs wordt ook de elektrificatie van de last mile eenvoudiger, omdat afstanden van de laatste stap in het transportproces worden verkort. In de regio zijn er steeds meer bedrijven actief die zich richten op het bundelen van transport.¹⁵ In de kern is het van belang dat er volume voor een hub wordt gecreëerd en dat potentiële klanten (transporteurs, verladers en ontvangers) bereid zijn te betalen voor het uitbesteden van de last mile. Het gebruik van hubs kan worden gestimuleerd door de invoering van regelgeving die traditionele last mile leveringen moeilijker maakt (denk bijvoorbeeld aan de zero emissie zones). Daarnaast kunnen er aanvullende diensten worden aangeboden die het uitbesteden aan een “last mile provider” interessanter maken (bijv. opslag voor ondernemers). *Bewustwording* is een belangrijk aspect als het gaat om de stimulering van het gebruik van last mile hubs. Dit wordt door de regio op

¹⁴ Efficiëntere logistiek om de negatieve impact op de leefomgeving te verminderen is één van de belangrijkste vraagstukken in veel logistiek onderzoek. Voor meer informatie zie onder andere [CLOLAB](#) en [Living Lab Heijendaal](#).

¹⁵ Zie Deliverable Nijmegen (Kin et al., 2021) en de opkomst van verschillende gespecialiseerde last mile bedrijven zoals Groene Rijders, Velocity, de Groene Zwerm en UTS Verkroost.

diverse manieren opgepakt binnen het programma S&SO (o.a. door onderzoek naar logistieke concepten en de inzet van logistiek makelaars). Daarnaast ligt hier een belangrijke taak voor de lokale overheden. Zo zouden (overheids-)instellingen in de regio als *launching customer* voor hubs kunnen fungeren. Dit kan bijvoorbeeld door middel van het opnemen van een hub voor het transport bij de inkoop van producten zoals kantoorartikelen, catering en afvalinzameling (Balm, 2020¹⁶). In Nijmegen zetten de drie instellingen op de Campus Heijendaal (HAN, Radboud Universiteit en Radboud UMC) en de gemeente zich hiervoor in.

Bouwlogistiek verdient specifieke aandacht, zeker met het oog op de woningbouwopgave. Het gebruik van *bouwhubs* voor (grootschalige) nieuwbouwprojecten vermindert het aantal ritten naar de bouwplaats met bijna een kwart. De reductie in ritten is groter wanneer transport naar een bouwhub over water mogelijk is. Daarnaast vergroot een gebieds- of regiogerichte aanpak, waarbij de stromen van meerdere projecten in de regio naar een bouwhub gaan, het potentieel nog verder. Gemeenten kunnen in de *aanbesteding* van nieuwe bouwprojecten meer aansturen op het gebruik van een bouwhub (TNO, 2020c). Het transport op gebiedsniveau kan vervolgens gemonitord worden met behulp van een *control tower* (TNO, 2020d). 'Logistiek' transport in met name de afbouw, renovatiebouw en dienstverlening is verantwoordelijk voor meer dan 50% van voertuigbewegingen met bestelwagens. Veel ritten betreffen primair het vervoer van personen om een dienst te verlenen. Om de impact van een deel van deze ritten te verminderen, kan de verbinding met mobiliteitsbeleid gericht op personenvervoer worden gelegd.

Ritten gerelateerd aan afvallogistiek kunnen sterk gereduceerd worden door *gebiedsgerichte aanbesteding* (CE Delft, 2020).



Advies: Inzetten op efficiëntere logistiek om de negatieve impact op de leefomgeving te minimaliseren

- 1 In samenspraak met de provincie de verbinding leggen met initiatieven die het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat rond standaardisering van data ontplooit.
- 2 Verbinden van gemeenten met provincie, Rijk en ontwikkelaars om regionale logistieke knooppunten te versterken.
- 3 Duurzaam inkoopbeleid een onderdeel maken van de Circulaire Regio en (overheids-) instellingen in de regio actief informeren over de mogelijkheden om inkoopbeleid in te zetten voor schoner en efficiënter transport.
- 4 In het kader van de Groene Groei regio gemeenten en de provincie laten inventariseren hoe en waar regionale bouwhubs opgericht kunnen worden en dit inbrengen in de verstedelijkingsstrategie. Het gebruik van een bouwhub kan worden gestimuleerd door dit in het aanbestedingsbeleid voor (ver)bouwopgaven op te nemen.
- 5 In samenwerking met de kennisinstellingen en gemeenten een overzicht bijhouden van last mile providers in de regio met de locaties en stromen waar ze zich op richten (bijv. bouw, vers-leveringen) en dit communiceren binnen het netwerk. Dit kan gebundeld worden in het Programma Slim & Schoon Onderweg. Binnen dit programma kan met behulp van logistiek makelaars ook samenwerking tussen transporteurs worden bevorderd.

¹⁶ Zie het [Stappenplan voor de inzet van inkoop als instrument voor duurzame stadslogistiek](#).

- 6 Binnen de Verbonden Regio, logistiek expliciet opnemen in het speerpunt rond verkeersveiligheid.
- 7 Bouwlogistiek en afvallogistiek expliciet meenemen in de Circulaire regio.

Speerpunt 3. Integreren in ruimtelijke planning

Transport van goederen en diensten wordt vaak benaderd als een puur verkeerskundig vraagstuk, waardoor er vaak onvoldoende aandacht is voor (eventuele) implicaties voor de leefomgeving. Om dit te voorkomen dient logistiek structureel meegenomen te worden in de ruimtelijke planning. Concreet gaat het hierbij om twee aandachtsgebieden.

Het eerste aandachtsgebied betreft de inpassing van de logistieke infrastructuur in het landschap en het efficiënt gebruik van ruimte voor overslaglocaties en distributiecentra.

Aandacht hiervoor is belangrijk, omdat door de steeds schaarser wordende ruimte er vaker een spanningsveld ontstaat tussen wonen en industrie.¹⁷ De inpassing van nieuwe distributiecentra dient zoveel mogelijk geclusterd te gebeuren, waarbij bestaande bedrijventerreinen kunnen worden herontwikkeld (brownfield).¹⁸ Bij (her)ontwikkeling van (XXL-) logistiek zijn vijf randvoorwaarden opgesteld: clustering (om versnippering te voorkomen), landschappelijke inpassing (o.a. het benutten van bestaande infrastructuur en flexibel ruimtegebruik), duurzaamheid (waaronder een BREEAM Excellent-certificering op zowel pand- als gebiedsniveau), de toegevoegde waarde voor de regio (in termen van bijdrage aan regionale werkgelegenheid en bijdrage aan samenwerking in de triple helix) en de organisatiegraad (Ecorys, 2020; Regio Arnhem-Nijmegen, 2020). In het kader van de steeds schaarser wordende ruimte kan de (verticale) ruimte in distributiecentra zo efficiënt mogelijk benut worden. Daarnaast kunnen er mogelijkheden gecreëerd worden om logistieke activiteiten waar overslag plaatsvindt strategisch te plaatsen ten opzichte van transportknooppunten (aan spoor, weg en water). Om de concurrentiepositie van Logistics Valley te versterken is er behoefte aan de ontwikkeling van *truckparkings*. De haalbaarheid van truckparkings kan vergroot worden met behulp van financieringsmogelijkheden uit Den Haag en Brussel, en door dit te koppelen aan Clean Energy Hubs en andere faciliteiten.

Ruimte voor logistiek biedt ook kansen voor lokale – ‘last mile’ – distributie. Deze vorm van distributie blijft groeien en is het tweede aandachtsgebied. Om dit transport in de toekomst steeds schoner, maar ook efficiënter te organiseren is er voor een deel van de stromen behoefte aan overslaglocaties waar in diverse soorten hubs gebundeld kan worden (zie speerpunt 2). In dit kader zijn er veel bestaande transportbedrijven die ruimte aanbieden. In aanvulling hierop is er door last mile providers meer vraag naar ruimte voor logistiek rond steden. Hier kunnen lokale initiatieven elkaar aanvullen. Een bouwhub kan bijvoorbeeld op regionaal niveau georganiseerd worden. Ruimte voor logistiek creëren is ook van belang in woongebieden waar lage parkeernormen (of zelfs autoluw) van toepassing zijn. Een deel van de inspanning om een gebied duurzaam aantrekkelijk te ontwikkelen zal immers teniet worden gedaan als logistieke voertuigen deze ruimte gaan bezetten. Het *meenemen van logistiek in nieuwe gebiedsontwikkelingen* biedt kansen om de leefbaarheid te behouden, terwijl het de logistieke sector helpt efficiënt te leveren. Voorbeelden zijn gereserveerde losplaatsen in

¹⁷ In het RPW is de ontwikkelruimte voor logistiek tot 2030 in kaart gebracht.

¹⁸ Voor logistiek zijn in het Regionaal Programma Werklocaties (RPW) afspraken gemaakt over de ontwikkelkaders en verduurzaming van de bedrijventerreinen.

woonwijken, en parkeerplekken bij mobiliteitshubs en in parkeergarages. Maar ook het stellen van eisen voor een pakketkluis of ander afgiftepunt bij nieuwe woning- en kantoorcomplexen, zodat een pakketbezorger sneller geconsolideerd kan leveren en de publieke ruimte minder lang bezet. Tot slot dient er, in het kader van dit speerpunt te worden opgemerkt, dat de *druk op de weginfrastructuur* wordt vergroot door een toenemende *diversiteit aan modaliteiten* waaronder licht elektrische voertuigen en (steeds groter wordende) cargofietsen.



Advies: Logistiek een integraal onderdeel maken van ruimtelijke planning

- 1 Een verbindende rol in triple helix samenwerking (met gemeenten, provincie, kennisinstellingen, vastgoedontwikkelaars, verladers en logistieke dienstverleners) om te borgen dat logistieke centra volgens de vijf randvoorwaarden in het landschap in de aangewezen ontwikkelgebieden ingepast worden. Dit is van toepassing op de meerdere opgaven van de Groene Metropoolregio.
- 2 Binnen het RPW in samenwerking met provincie, gemeenten en ontwikkelaars verkennen in hoeverre en onder welke voorwaarden (extra) ruimte voor logistiek op bestaande bedrijventerreinen (brownfield) ontwikkeld kan worden.
- 3 Aansluiten bij de provincie die trekker is om o.a. middels een Interreg aanvraag de locaties en business case voor Truckparkings onderzoeken.
- 4 Bewustwording creëren bij gemeenten en gebiedsontwikkelaars dat ruimte voor logistiek een eis wordt in nieuwe woongebiedsontwikkelingen
- 5 Veranderende claims op weg- en fietsinfrastructuur door logistiek meenemen in mobiliteitsbeleid op verschillende overheidsniveaus en dit opnemen in de Verbonden regio.

Speerpunt 4. Integreer van logistiek in de regionale economie en arbeidsmarkt

Logistiek is de tweede economische sector van de regio en er is een aantrekkelijk investeringsklimaat nodig voor bedrijven die bijdragen aan het verslimmen en verschoneren. Daarnaast is, zoals eerder geschetst, logistiek faciliterend aan andere sectoren. Binnen dit speerpunt is er aandacht voor deze bredere toegevoegde waarde van logistiek en liggen er twee kansen om logistiek als onderdeel van de regionale economie en arbeidsmarkt te versterken.

De logistieke sector dient niet alleen zo schoon en slim mogelijk te worden gerealiseerd, maar ook op een hoogwaardige manier met een daarop afgestemde arbeidsmarkt.¹⁹ Als gevolg van automatisering en robotisering in de sector zal de vraag naar operationeel personeel in de logistiek afnemen. Dit zorgt voor andersoortige werkgelegenheid, maar vraagt ook om bijscholing om bestaand personeel nieuwe vaardigheden bij te brengen. Voor een toekomstbestendige logistieke sector is aandacht nodig voor *'human capital'*. Het opleidingsaanbod en onderliggende curricula van logistieke opleidingen (vmbo, mbo en hbo) in de regio dienen te worden afgestemd op veranderende behoeften uit het werkveld, wat o.a. kan gebeuren in de Human Capital Agenda. Zo spelen data en ICT, maar ook duurzaamheid en circulariteit een steeds belangrijkere rol in het logistieke werkveld. Hier zal binnen logistieke opleidingen extra aandacht voor moeten komen.

¹⁹ Voor meer achtergrond over de veranderende vraag van logistiek t.a.v. de arbeidsmarkt, zie Stec Groep (2019).

Het MKB vormt de ruggengraat van de regionale economie en deze vraagt om extra aandacht in het licht van diverse sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen waaronder de energietransitie, klimaat(adaptieve) maatregelen (bijv. de invoering van zero emissie zones voor logistiek in stedelijke centra vanaf 2025 wat bijvoorbeeld vraagt om investeringen in elektrische voertuigen), trends in het retaillandschap, verslechterde bereikbaarheid en digitalisering. Hierbij gaat het om MKB buiten de logistieke sector, zoals bouwbedrijven, detailhandel en servicebedrijven. Commerciële voertuigbewegingen met bestelwagens, zoals een monteur of een slijter met een eigen voertuig, worden namelijk ook beschouwd als logistiek.

Bewustwording met betrekking tot aangekondigd beleid (bijv. de invoering van zero emissie zones) is van groot belang. Een deel van de ondernemers gevestigd in binnensteden of met diensten in binnensteden dient voor de voortzetting van hun dienstverlening een elektrisch voertuig aan te schaffen. Voor sommige ondernemers zijn er ook alternatieve oplossingen voorhanden; denk bijv. aan het gebruik maken van een logistieke hub. Een andere belangrijke stimulans die de ambities voor schone en efficiënte logistiek versterkt, is het inzetten op meer lokale productie én afzet in de regio. Dit heeft tijdens de Corona-lockdown een vlucht genomen

doordat ondernemers producten vanuit hun winkel naar consumenten hebben verzonden. In Arnhem is dit o.a. gebeurd met Groene Rijders. Hiermee ontstaan *korte ketens*.



Advies: Logistiek als integraal onderdeel van de regionale economie en arbeidsmarkt

- 1 Opleidingsaanbod en curricula bij onderwijsinstellingen afstemmen op een veranderende vraag op de logistieke arbeidsmarkt en dit opnemen in de Human Capital Agenda.
- 2 Ondernemerschap stimuleren en bewustwording voor veranderende (schonere en slimmere) alternatieven voor huidige bevoorrading door dit op te nemen in de Human Capital Agenda én het Programma Slim & Schoon onderweg.

Slotwoord

Logistiek is noodzakelijk en een voorwaarde voor een vitale economie en leefbare regio. De logistieke sector heeft niet alleen een belangrijk aandeel in de economie maar is ook nodig voor de grote maatschappelijke opgaven in de regio, zoals de energietransitie, verstedelijking, groene groei, en kwaliteit van leven. Met de groei van de regio zal het relatieve belang van logistiek de komende jaren toenemen.

Echter, tegelijkertijd heeft logistiek ook een negatieve impact op de leefomgeving in de vorm van congestie, geluidsoverlast, verkeersonveiligheid, luchtverontreiniging en landschapsvervuiling. Logistiek is het zichtbare pijnpunt van de (groeierende) vraag naar goederen en diensten door consumenten, bedrijven en instellingen.

Met dit visiedocument als basis zet de Groene Metropool Regio zich de komende jaren in voor de (economische) vitaliteit van de logistieke sector, waarbij ernaar gestreefd wordt om (1) de faciliterende rol van de logistiek in het kader van de grote maatschappelijke opgaven te maximaliseren en (2) de negatieve impact ervan op de leefomgeving tot een minimum te beperken. Met deze ambitie in het achterhoofd zijn er in dit visiedocument een viertal speerpunten geformuleerd en uitgewerkt. Rond deze speerpunten is uiteengezet wat er al gebeurt en door wie, maar ook wat de 'witte vlekken' zijn waar de Groene Metropoolregio een rol in kan spelen.

De Groene Metropoolregio is een *bindmiddel* tussen de 18 gemeenten, het bedrijfsleven en onderwijs-/kennisinstellingen (*triple helix*). Op deze manier wordt er geanticipeerd op het in gezamenlijkheid werken aan schone, slimme en toekomstbestendige logistiek ter ondersteuning van een leefbare regio. Een voorbeeld hiervan is het creëren van één of meer regionale bouwhub(s) in plaats van lokale bouw hubs. Het is daarom van belang dat er over dit onderwerp door de beleidsdomeinen heen een *structurele dialoog* gevoerd wordt tussen de 18 gemeenten in de bestaande gremia. Logistiek is onderdeel van zowel de productieve, verbonden, groene groei, ontspannen als circulaire regio. Dit betekent dat de relevante logistieke vraagstukken binnen het juiste domein besproken worden en met elkaar verbonden worden. Verkeersveiligheid van logistieke voertuigen (verbonden regio) wordt op deze manier gekoppeld aan het RPW in de productieve regio. De Groene Metropoolregio maakt logistiek op deze manier niet enkel een integraal onderdeel van andere beleidsdomeinen. Hierbij worden partijen uit sectoren betrokken die in deze position paper zijn genoemd (*triple helix*). Logistiek gaat niet enkel om verladers en transporteurs, maar ook om ICT-bedrijven, vastgoedontwikkelaars, bouwbedrijven, MKB-ers, netwerkbeheerders en hightech bedrijven. Door de samenwerking tussen gemeenten te faciliteren ontstaat er ook *circulatie van kennis en*

ervaring op het gebied van actuele vraagstukken. Denk bijvoorbeeld aan een actueel thema als de 'dark stores' die kleine hubs exploiteren in woonkernen wat tot overlast leidt.

Via interne afstemming draagt de Groene Metropoolregio ook bij aan het bundelen van de krachten door met een coherente boodschap namens de 18 gemeenten *externe belangen te behartigen*. "Extern" dient hierbij breed te worden opgevat; denk bijv. aan de provincie, het Rijk, regionale overheden in Duitsland en de EU. De regio als belangrijk (Europees) knooppunt is een troef als het gaat om subsidiemogelijkheden voor onderzoek, innovatie en waardevolle samenwerkingsrelaties. Dit biedt kansen voor individuele bedrijven maar ook voor gemeenten die afzonderlijk niet de capaciteit hebben om deze troef te verzilveren. Het bundelen van de belangen door beleidsdomeinen heen, op basis van een heldere gemeenschappelijke visie en ambities, heeft een gunstig effect op het vestigingsklimaat voor innovatieve bedrijven. Denk bijvoorbeeld aan hoogtechnologische bedrijven rond automatisering en robotisering in distributiecentra of innovatieve startups voor op het gebied van last mile oplossingen. Logistiek is momenteel al opgenomen in de Verbonden en Productieve regio. Deze position paper laat zien dat het een integraal onderdeel is van verschillende opgaven en speerpunten binnen de regionale agenda en concretiseert deze. In onderstaand overzicht worden de adviezen aan de Groene Metropoolregio op het vlak van logistiek samengevat. Let wel: hier is geen prioritering in aangebracht en de adviezen variëren van aanhaken bij bestaande trajecten tot actief een verbinding leggen tussen verschillende stakeholders.

Speerpunt	Adviezen	Rol regio	Opgave
	Clean Energy Hubs	Aanhaken bij bestaande initiatieven	Productief, Verbonden en Circulair
	Laadinfrastructuur	Agenderen bij relevante stakeholders	Productief, Verbonden en Circulair
	Lokaal energie opwekken bij bedrijventerreinen	Lobby voor decentrale energiesystemen voortzetten	Productief en Circulair

	Synchromodaal transport	Coördinatie van onderzoek en meewerken aan een heldere visie	Verbonden
	Goederenrouting Noord-Oost Europa	Aanhaken bij lopend onderzoek in 2022.	Verbonden
	Elektrificatie lokale distributie	S&SO voortzetten.	Verbonden
	Delen van data	Verbinding leggen met initiatieven van lenW	Verbonden
	Locaties synchromodaal transport	Verbinden van gemeenten, Rijk en ontwikkelaars.	Productief, Verbonden en Groene Groei
	Duurzaam inkoopbeleid	Gemeenten en andere instellingen informeren	Circulair
	Bouwhubs	Inventariseren met gemeenten en provincie	Verbonden, Circulair en Groene Groei
	Last mile providers	Overzicht bijhouden in S&SO	Verbonden
	Verkeersveiligheid	Logistiek opnemen in het speerpunt	Verbonden
	Bouw- en afvallogistiek	Opnemen in de speerpunten	Circulair
	Duurzame bedrijventerreinen	Borgen dat logistieke centra volgens de vijf randvoorwaarden in het landschap in de aangewezen ontwikkelgebieden ingepast worden	Productief, Verbonden, Circulair en Groene Groei
	Brownfield ontwikkeling	Meenemen in RPW	Productief en Groene Groei
	Truckparkings	Aansluiten bij de provincie	Productief en Verbonden
	Logistiek in gebiedsontwikkelingen	Gemeenten en ontwikkelaars informeren	Groene groei en Ontspannen
	Veranderende claims op weginfrastructuur	Opnemen in de verbonden regio	Verbonden
	Opleidingsaanbod	Opnemen in Human Capital Agenda	Productief
	Bewustwording creëren en ondernemerschap stimuleren voor MKB	Opnemen in Human Capital Agenda en het Programma S&SO	Productief en Verbonden

Bronnen

- Balm (2020). Deliverable 7.1. Stappenplan voor de inzet van inkoop als instrument voor duurzame stadslogistiek. CILOLAB.
- CE Delft (2020). Outlook bedrijfsafvalinzameling. Scenario's voor de reductie van verkeersbewegingen en CO₂-uitstoot in 2030.

- CRa (2019). (X)XL-verdozing. Minder, compacter, geconcentreerder, multifunctioneler. In opdracht van het College van Rijksadviseurs, uitgevoerd door Rademacher / De Vries in samenwerking met Stec Groep.
- Ecorys (2020). Locatieonderzoek Clean Energy Hubs (CEH). Eindrapportage.
- Kin, B., Jordaan, H., Kamphuis, M. & Bogers, E. (2021). Adviesrapport – Denktank meer duurzame last miles in Nijmegen.
- Logistics Valley & Provincie Gelderland (2020). DOOR! met logistiek in Gelderland. Duurzaam, Ondernemersgedreven, Overheid&onderwijs faciliterend, Resultaatgericht. Meerjarenprogramma 2021 t/m 2024 Logistics Valley.
- Provincie Gelderland (2020). Visie voor een bereikbaar Gelderland.
- Regio Arnhem-Nijmegen (2020). Concept Regionaal Programma Werklocaties regio Arnhem-Nijmegen. Periode 2021 t/m 2024.
- Stec Groep (2019). Economische analyse XXL-logistiek. Regio Arnhem-Nijmegen.
- TNO (2020a). Decamod: zero-emissiezones in de praktijk. Decamod effectrapportage.
- TNO (2020b). CO₂-besparing ten gevolge van modal shift op corridors Oost en Zuid in Nederland. Decamod effectrapportage.
- TNO (2020c). Outlook bouwlogistiek. Scenario's voor reductie van vervoersbewegingen en CO₂-uitstoot in de stad voor (grootschalige) nieuwbouwprojecten in 2030.
- TNO (2020d). Outlook renovatiebouw. Scenario's voor de reductie van voertuigbewegingen en CO₂-uitstoot in de stad in 2030.

Auteurs

Bram Kin en Dennis Moeke (HAN)

Bijdragen van:

- Jolanda van Rensch, Johan Leferink, Suzanne Hesseling, Wout van Hees, Klaas-Jan Gräfe en Helen Lintsen (Groene Metropoolregio)
- Tjerry Verhoeven (VNO-NCW)
- Wilfred Backers (Logistics Valley)
- Rob Hermes en Fea von der Heide (Provincie Gelderland)
- Paul Kersten (Gemeente Montferland)
- Gerard Jansen (Port of Nijmegen)
- Frans Tillema, Miranda Vodegel-Janssen en Michiel Kamphuis (HAN)
- Janet Doorduyn en Marie-Thérèse Marcusse (Gemeente Nijmegen)