

## **Kennisbijeenkomst werklocaties nr. 2 in 2018**

### **Logistiek op en rond werklocaties: nu en in de toekomst**

24 april 2018

*In Nederland is het afgelopen jaar het recordaantal van bijna twee miljoen vierkante meter aan distributiecentra in gebruik genomen. De komende jaren zal dit aantal langs snelwegen en op bedrijventerreinen flink verder groeien is de verwachting. Is dit ook voor de lange termijn in ruimtelijke zin, maar zeker ook in duurzame zin houdbaar en wat kunnen we doen om te verduurzamen? Dit zijn thema's die tijdens deze bijeenkomst aan de orde zijn gekomen. In dit verslag een korte samenvatting van de diverse presentaties. Onderaan dit verslag is een link te vinden naar de verschillende presentaties. Let op, deze link is maar beperkt houdbaar en we vragen u om bij interesse de presentaties snel te downloaden.*

#### **Opening – gastheer van de bijeenkomst: Mark Lemkes**

Mark Lemkes is voorzitter van vereniging Greenparc Bleiswijk, een zeer actieve vereniging van eigenaren voor bedrijven op bedrijventerrein Klappolder, Bleiswijk, met 28 huurders in totaal. Mark Lemkes introduceert de plek waar we vandaag zijn. En geeft via een filmpje de duurzame kwaliteiten van het terrein weer en laat zien dat deze plek nog duurzamer kan en wil. Een mooie introductie van de gehele bijeenkomst.

Mark Lemkes gaat in op o.a. nieuwe ontwikkelingen, of eigenlijk herontwikkelingen op het terrein, 10 ha leegstand wordt vermoedelijk weer ingevuld. Die ontwikkelingen geven het gehele terrein weer de nodige boost, waardoor de economische waarde weer toeneemt. Tegelijkertijd door deze ontwikkelingen en de economie die aantrekt krijg je er ook andere problemen, of knelpunten voor terug. Zo is vrachtwagenparkeren een groot probleem, niet zozeer op het terrein zelf, maar wel in de directe omgeving. Daar wordt momenteel aan gewerkt o.a. met de Metropoolregio Rotterdam en Den Haag. Daarvoor zijn er in de gehele regio investeringen nodig, om die toenemende vervoersstromen aan te kunnen en de Greenport West-Holland (voorheen Greenport Westland-Oostland) zijn economische toegevoegde waarde te kunnen laten behouden.

Mede daarom willen de ondernemers graag inzetten op andere vormen van vervoer. Bijvoorbeeld het spoor en zet men in op de Holland Rail Terminal <https://youtu.be/HBKuiqyrCLk>. Doelstelling van de Holland Rail Terminal en de ondernemers: "de eerste klimaat neutrale vervoersketen wereldwijd." Belangrijk signaal uit het filmpje is toch wel die van dhr. Visbeen: "We moeten van die weg af!" De weg loopt vol, dus leveringstijden kunnen we straks niet meer garanderen, maar misschien nog wel belangrijk er zijn ook geen chauffeurs te vinden. Alternatieven zijn dus hard nodig!

Greenparc Bleiswijk wil graag energie neutraal zijn, wat je gebruikt moet je ook opwekken. Maar er mag geen geld bij. Wanneer je ieder jaar geld bij moet leggen omdat de business case niet klopt, is letterlijk niet duurzaam – aldus Mark Lemkes.

#### **Logistiek vanuit een ruimtelijk-economisch perspectief – Hub Ploem (Stec groep)**

De vragen die we in dit blok gaan behandelen zijn de volgende:

- Ontstaat er niet een wildgroei aan logistiek,
- en is dit dan uiteindelijk toekomstbestendig?

Zuid-Holland doet er qua logistiek toe! Veel dynamiek. Er komt veel nieuw aanbod bij, terwijl er ook nog veel kan in de bestaande voorraad. Er is tegelijk ook zeker behoefte aan nieuwe kavels. Maar achterblijvend vastgoed, wat doen we er mee? Er is zojuist een rapport van de NVM uitgekomen, met

actuele cijfers. Zo ligt 15% van de voorraad in Zuid-Holland. 7% van het logistieke vastgoed staat in deze provincie leeg. En in landelijk perspectief, zo'n 12-14% van de nieuwe logistieke komt in deze provincie terecht. Omdat de consument hier zo dichtbij zit is de Randstad een goede locatie voor de einddistributie naar de consument (een voorbeeld, langs de A12 bereik je in een uur zo'n 8 miljoen consumenten). Is de bereikbaarheid dan geen vestigingscriteria meer? Congestie is zeker een belangrijk knelpunt voor logistieke dienstverleners e.a., maar niet het enige, o.a. de beschikbaarheid van grond is ook belangrijk om bijvoorbeeld in het oosten van het land te vestigen. De bereikbaarheid maakt dan minder uit, misschien daar minder congestie, maar de consument zit toch voor een groot deel in de Randstad, dus is de filedruk nog steeds een probleem.

Andere zichtbare trend, kleinschalige distributie; Picnic gaat zich in Leiden vestigen. Dit is geen tegenstrijdige, maar juist complementair aan de grootschalige grootschalige logistiek. Het is nog wel nodig om een betere verkenning te doen naar de stadslogistiek op zichzelf.

Efficiency op locatie, o.a. door personeel te "delen". Mensen blijven nodig in de logistiek, zeker niet de verwachting dat robotisering dit helemaal gaat overnemen. Daarom moeten regio's investeren in de regionale logistieke arbeidsmarkt.

Distributiecentra zijn niet klaar voor retourstromen en circulaire economie. Soms door regelgeving, bijvoorbeeld geen hogere milieucategorie beschikbaar in het voorbeeld van circulaire economie. Maar ook omdat het vastgoed daar niet (efficiënt) voor ingericht is.

Logistieke afnemers kopen ook grond voor uitbreidingsmogelijkheden in de nabije toekomst. Dus de verkoop van grote kavels is niet altijd direct voor een groot distributiecentrum. De afnemer koopt ook "tijd", mogelijkheid tot groei op die locatie.

Wat is er te winnen in de bestaande voorraad en hoe ga je daar mee om in de programmering bedrijventerreinen? In Utrecht is er in de bestaande gebieden veel logistiek vastgoed bijgekomen, mede omdat er schaarste in nieuw uit te geven gebieden is. Biedt dat kansen voor weer wat kleinschaligere logistiek? Op langere termijn toch kleinere dc's (<10.000m<sup>2</sup>).

Moeten we dan nog veel "grote kavel" reserveren? Gaan we nog nieuwe locaties toevoegen aan de reservering? Er zijn weer een aantal ontwikkelaars, zij kopen op risico, goed voor de grondverkoop (GREX) en dus op korte termijn goed voor de financiën van de gemeente(n), maar de kans is dan op leegstand. Hierop wordt gereageerd door dhr. Van Ast: "geen grond verkopen aan speculerende ontwikkelaars, maar alleen wanneer er een eindgebruiker bekend is, waarvoor gebouwd kan worden." Schaarse grond kun je maar een keer uitgeven, ook voor de werkgelegenheid belangrijk.

Nog een belangrijke constatering is dat de sector logistiek en de sector industrie steeds meer met elkaar verkleuren.

Potentie XXL in Zuid-Holland:

- Ook hier sprake van schaalvergroting;
- Grotere transacties waarneembaar;
- Focus van de logistieke dienstverlener op multi-tenant;
- Focus logistieke dienstverlener op clustering.

Kleinere hubs bij stedelijke centra en fijnmazig netwerk.

Wordt Zuid-Holland aantrekkelijker voor bepaalde logistiek? Nee, naar verwachting blijven de verhoudingen zoals ze nu zijn in logistiek vastgoed ook de komende jaren bestaan.

Arbidsmarkt is een belangrijk aandachtspunt en die lijkt in Zuid-Holland goed voor de sector aanwezig.

### **Vragen en opmerkingen uit publiek**

Raymond van Galen (ondernemersvereniging Hoeksche Waard): Hoe kun je als overheden anticiperen op die toenemende drukte. Ondernemers hebben in het verleden gewaarschuwd voor te verwachten knelpunten door toenemende drukte en daar is niet of slecht naar geluisterd. Communicatie tussen diverse lagen binnen de overheid is belangrijk, wees flexibel ook door planologisch ruimte te reserveren, misschien wel niet nodig maar dan heb je het toch. Rien van Ast geeft aan dat de logistieke sector zelf ook nog wel wat ouderwets bezig is. Kennen contracten van 3 jaar en gaan daarom ouderwets verder. We blijven achter omdat er niet vernieuwend wordt gewerkt. Zoals een railterminal, containerterminals, dat zijn alternatieven die ook hard nodig zijn.

Versnippering van ruimtegebruik is toch ook niet wenselijk? Daarom ook denken aan herontwikkeling van diverse locaties. Toch wordt e.e.a. geremd door overheden. Marie-Claire van Doremalen (Koninklijke Metaalunie): De prognoses kloppen over het algemeen eigenlijk wel, maar de 7 vette jaren en de 7 magere jaren. Ergens moet er geld gepakt worden. Op dit moment hebben we wellicht ook nog met een inhaalvraag te maken.

Tussen conclusie: logistieke bedrijven moeten vernieuwen (o.a. andere type vervoer, multimodaal), maar overheden dus ook (m.n. planologisch – flexibel).

### **Ontwikkelingen richting duurzame logistiek - Eelco de Boer (CE Delft)**

In 2050 moet de sector met een factor 6 de uitstoot weten te verminderen. Een actueel voorbeeld: de uitstoot van de zeevaart gaat met de helft omlaag.

Hoe presteren de verschillende modaliteiten? Trein biedt echt kansen. Schepen zijn ook gunstig, maar alleen met substantiële hoeveelheden containers. Goed nadenken over de inzet van de modaliteit. Voor en natransport kost ook wat, maar ook de overslag zelf. Allemaal aspecten die afgewogen moeten worden bij de keuze voor modaliteit. Een vraag bij deze plaatjes is of meegewogen is dat er met Euro 6 minder kilometers kan worden gereden, zo leert de praktijk van Raymond van Galen. Euro 6 is misschien beter voor de uitstoot, maar er moet wel meer getankt worden.

#### Trends in de logistiek

Bulk vervoer gaat verminderen, containervervoer wordt belangrijker. En omdat vers / voedsel ook belangrijke toename kent is dat voor geconditioneerd vervoer. (Belangrijk om te weten dat de trekker al elektrisch kan rijden, maar de geconditioneerde container alsnog de gehele rit door diesel gekoeld wordt.) Track & Trace systemen geven mogelijkheden om steeds beter en nauwkeuriger te gaan samenwerken. Want vrachten kunnen weer "uitelkaar" gehaald worden.

Lang Zwaar Vervoer (LZV's), zijn vrachtwagens met 2 trailers. Deze lzv's mogen 's nachts de bedrijventerreinen gaan bevoorraden.

Elektrische vrachtwagens worden in Nederland gemaakt (Marie Claire), NL loopt ook wel wat voor, zo rijden er voor COOP al elektrische vrachtwagens. Het elektrische vrachtschip vaart ook al, die heeft een vaarbereik van inmiddels zo'n 8 uur (ook de duur dat een schipper mag varen).

Naast geheel zonder uitstoot, kan de bestaande vloot ook nog zuiniger /duurzamer gaan rijden. Zuinige trucks gaan ook steeds weer zuiniger rijden. 35 tot 40 procent kan er vanaf. Kost wel geld, namelijk investeringen in de bestaande vrachtwagens. Daarnaast moet je in sommige gevallen wel e.e.a. regelen. Zo kun je bij bepaalde maatregelen minder vracht meenemen (maximale lengte vrachtwagen), moet er een lobby gestart worden tegen die regelgeving en dan zijn er ook andere belangen die gaan meewegen.

Een ontzettende uitdaging om in 2050 doelen te gaan bereiken. Vraagt veel van de vloot, maar ook andere keuze in modaliteiten etc. → modal shift.

Biomassa op langere termijn niet voldoende om de logistieke sector te verduurzamen. Eventueel schepen met een lange levensduur. Elektrisch en waterstof is wel de toekomst, maar welke van de twee is nog niet duidelijk. Waterstof om de onbalans op te vangen. CNG en LNG zijn natuurlijk nog fossiele brandstoffen, wel beter voor de fijnstof.

Actieradius van elektrische vrachtwagens is nog niet heel groot. Wat vraagt dit voor het locatiebeleid? Voor logistieke ontwikkelaars misschien wel geleid tot andere keuzes? Maar weten doen we het nog niet.

Misschien dat het hub-concept nog wel wat kan gaan betekenen, want op die manier kun je goederenstromen wellicht beter bundelen.

Verwachtingen dat de overheid belasting kan gaan heffen. Gaat de consument niet uiteindelijk betalen? Economische prikkel eerder door een beloning dan door een heffing/boete? Geldt dit dan ook voor de Oost-Europese trucks? Elke truck die in Nederland rijdt moet wel hetzelfde gaan betalen.

Beladingsgraad kan ook verbeterd worden. Nu ligt die op net iets meer dan de helft en het zou al veel beter zijn wanneer dat efficiënter zou kunnen. De bouwlogistiek heeft goede voorbeelden, zo heeft Volker Wessels in Utrecht al goede resultaten bereikt, maar voor haar concurrentie positie geeft het uiteindelijk niet de benodigde winsten op.

Conclusies:

- De logistieke wereld gaat snel veranderen onder invloed van Parijs
  - We nemen afscheid van diesel
  - Transport wordt duurder
- Klimaat wordt een factor om in te calculeren, in steden begint dat al realiteit te worden.
- Korte termijn:
  - Zuinige voertuigen
  - Bundeling van stromen, gezamenlijk inkopen van diensten, afvalverwijdering
  - Eigen efficiency verbeteren
- Lange termijn: hulp van ICT en nieuwe technologie, **locatiebeleid**

### **Rien van Ast (WDP)**

Geen beperkingen van banken in België, waardoor WDP juist door/in de crisis goede zaken heeft kunnen doen.

Logistieke kaart van Nederland volgens Rien geen echte logistieke hotspots op die kaart. De Rotterdamse haven, Schiphol en Venlo zijn logistieke knooppunten. Utrecht zou het moeten zijn, maar daar is geen grond beschikbaar. WDP kiest vanwege bereikbaarheid, daarom graag een terminal. WDP bouwt de inrichting die de logistieke gebruiker nodig heeft.

Ook bestaande terreinen en daarop herontwikkelingen bieden goede kansen voor logistiek vastgoed, maar waarom geen herontwikkel-locaties in de systemen / databases bij de loketten van gemeenten etc.?

Ander punt, het clusteren op basis van thema. Bijvoorbeeld bij een agrologistiek cluster. Een bestemmingsplanwijziging kan er voor zorgen dat een dergelijk locatie juist minder aantrekkelijk wordt en zijn toegevoegde waarde verliest. Bijvoorbeeld de locatie waar we nu zijn, dit gebied kan juist voor de agf-cluster behouden blijven. Ook voor die sector kun je die herontwikkeling echt bewerkstelligen.

WDP heeft informatie nodig om dat te kunnen doen, zolang die niet beschikbaar is of komt moet je het door locaties te gaan bekijken zien te achterhalen. Dan moet de gemeente(n) vervolgens ook kunnen/moeten helpen.

Opmerking van Yvonne Ramdin-Trip (Rotterdam) heeft juist ook een verhaal nodig om de verstedelijking op sommige plekken te kunnen wegen t.o.v. de herontwikkeling kansen voor bedrijventerreinen. Dan klinkt toch ook als iets waar samen op getrokken kan worden. Laten we die plekken die kansen bieden bekijken.

Logistieke kaart belangrijk gevonden door gemeenten en niet zo voor ondernemers / bedrijven. Krijg je de A12 binnen die top 10? Den Haag – Utrecht is toch ook wel een logistiek hotspot. Er is alleen wat minder behoefte aan de XXL-logistiek aan die snelweg, WDP gelooft meer in die kleinere locaties tot 10.000m<sup>2</sup>.

In Rotterdam is er behoefte aan een goede afweging tussen werklocaties en de druk vanuit verstedelijking. In Alphen a/d Rijn is er behoefte aan dit verhaal t.b.v. de gemeenteraad. Bij de gemeenteraad is het thema werklocaties wat minder van belang en kijkt vanuit het perspectief van de lokale belangen. Een verhaal zoals herontwikkelen van bestaande locaties helpen ook bij de gemeenteraad.

Samenwerking tussen diverse partijen kan echt veel beter. Vanuit duurzaamheidsaspecten ook juist clusteren. Vers-logistiek wordt steeds meer, maar moet wel gaan innoveren. Nu wordt het vanuit concurrentie-overwegen lang niet altijd gedaan.

Bestemmingen worden naar beneden bijgesteld, waardoor een ondernemer naar een nieuwe locatie worden gewezen. Bij herstructurering en herontwikkeling lopen we ook tegen het bijstellen van de milieucategorie. En dit is bemoeilijkt dus juist het gebruiken van de bestaande locaties.

### **Logistieke efficiency - Arjan van Os (De Verkeersonderneming)**

Een logistiek makelaar, met als doel de filedruk verminderen. Als tussenpersoon, wil de verkeersonderneming de klant bedienen. Ketenefficiency is heel lastig, je moet van het beging tot het einde iedereen over gedrag en angst heen komen. Marges zijn klein, dus zo makkelijk is het niet. Een keten voor een product is lineair. Voor een proces is het een spinnenweb. Just in time levering om voorraden laag te houden hebben ook gezorgd dat bedrijfswagens niet altijd efficiënt rondrijden. Ga daarom met je keten in gesprek! Royal Lemkes heeft bijvoorbeeld venstertijden toegepast om de leveringsbetrouwbaarheid te verhogen.

Met samenwerking kun je heel veel bereiken. Maar dit is altijd al moeilijk geweest. Klanten en leveranciers moeten gaan praten met elkaar en niet langer voor elkaar gaan denken. En dan gaat het algemene onderhoud aan infrastructuur nu ook heel hard spelen en de druk op sommige (knel)punten nog verder doen toenemen. Morgen staan we stil.

Moeten we bij de grote logistieke dienstverleners zijn? Nee, iedereen moet mee doen.

Het is een taak van iedereen, privaat en overheid. Via vergunningen verplichtstellen lukt soms echt wel. Maasvlakte, stortplek in Dordrecht zijn voorbeelden van waar het al lukt. Soms vergunningen als beloning, in Rotterdam mogen elektrische busjes op de busbaan rijden, zo kunnen ze files vermijden.

Er zijn ook nog een hoop kansen te pakken door hete delen van data. Je kunt steeds beter op elkaar en de situatie gaan inspelen. Voorbeelden van Flitsmeister bekend.

Op de site van de verkeersonderneming staan goede voorbeelden die in de praktijk hebben toegepast.

### **Presentatie**

De presentaties zijn te downloaden via onderstaande link <https://we.tl/VvszxiDjNp>.

### Vragen voor de discussie?

Discussie is de avond niet meer aan bod gekomen, behalve tussen de sprekers door. Vragen die bij ons gingen spelen, ziet u hieronder. Mocht u daarop willen reageren, houden we ons van harte aanbevolen.

- A.d.h.v. voorbeeld Utrecht en WDP: bestaande bedrijventerreinen beiden kansen voor herontwikkeling. Hoe krijg je dat inzicht.
- Op Zuid-Hollandse bestaande bedrijventerreinen is niks te winnen. Verstedelijkingsdruk (wonen op die locaties) is te hoog en bovendien ligt er in Zuid-Holland veel nieuw aanbod op de plank zodat herontwikkeling geen optie is.
- Is er al vastgoed waarbij er energie wordt opgewekt en wordt gebruikt voor het laden van het vrachtwagenpark? Vastgoed een bijdrage leveren aan elektrische vrachtwagens?
- Werklocaties: het lukt niet om werklocaties op korte termijn zo in te richten om het logistiek vervoer te laten voldoen aan Parijs. Locatiebeleid en inrichting.
- Vrachtwagenparkeren wordt ook een steeds groter wordend probleem in deze regio. Dit in relatie tot het moeten verduurzamen: kunnen we op vrachtwagenparkeerplaatsen snelladers faciliteren?
-