

Beleidsaanpak Stadslogistiek Nijmegen



Juni 2024

Inhoudsopgave

Waarom een beleidsaanpak voor stadslogistiek?	2
1. <i>Logistiek in perspectief</i>	4
1.1. Segmenten in de stedelijke logistiek	5
1.2. Bevoorradingprofielen	7
1.3. Type overslagpunten stadslogistiek	8
2. <i>Stadslogistiek en beleid – sturingsfilosofie</i>	9

2.1.	Beleidsmatige inbedding	9
2.2.	Uitgangspunten en rollen gemeente.....	10
3.	<i>Strategie</i>	12
3.1.	Verduurzaming via ZES.....	13
3.2.	Stimuleren van bundeling	14
3.2.1.	Kansen voor bundeling	14
3.2.2.	Ruimte voor hubs.....	17
3.2.3.	Inzet op Microhubs.....	19
3.2.4.	Logistiek in gebiedsontwikkeling	20
3.2.5.	Flankerend beleid	22
	<i>Bijlage A – Onderscheid logistieke segmenten</i>	24
	<i>Bijlage B – Kansen voor bundeling per segment</i>	25

Waarom een beleidsaanpak voor stadslogistiek?

Stadslogistiek als onderdeel van de mobiliteitstransitie in Nijmegen

Nijmegen is volop in ontwikkeling. Naar verwachting groeit de stad door naar ongeveer 200.000 inwoners. Dat betekent meer mensen (inwoners, bezoekers, forensen) op dezelfde oppervlakte en meer verplaatsingen in een schaarser wordende ruimte. Om te voorkomen dat Nijmegen vastloopt wordt ingezet op een mobiliteitstransitie. Daarin is mobiel zijn niet alleen een voorwaarde om mee te kunnen doen aan de samenleving en om mensen en goederen van a naar b te

kunnen brengen. Het betekent ook dat we mobiliteit veel meer verbinden met de andere opgaven waarvoor we staan. Naast wonen zijn dat onder andere klimaatvraagstukken (wateroverlast, warmte) en de energietransitie. De mobiliteitstransitie in Nijmegen combineert stimuleren (gedragscampagnes, deelmobiliteit en OV als alternatieven) met ruimtelijke maatregelen (meer ruimte en voorzieningen voor voetganger en fiets, minder ruimte voor de auto) en reguleren (o.a. via het parkeerbeleid, in nieuwbouwwijken, parkeerzonerings, autoluw maken).

Door de groei van het aantal inwoners en (e-)commerce zal ook het aantal verplaatsingen dat betrekking heeft op logistiek en bevoorrading verder toenemen. Ook hier geldt dat de beschikbare (openbare) ruimte niet meegroeit. Stadslogistiek is daarmee een essentieel onderdeel van de mobiliteitstransitie waarvoor we staan.

Beleid en inzet voor stadslogistiek

In dit document schetsen we onze beleidsaanpak voor de logistiek van de toekomst en de manier waarop Nijmegen hierop wil acteren. Net als bij personenmobiliteit gaat het daarbij om *schoon* en *efficiënt*. Dat is complexer dan het lijkt. Een deel van het volume kan (na overslag in hubs) met cargofietsen en lichte elektrische vrachtvoertuigen (LEV) worden bezorgd. Voor grotere logistieke volumes, zoals de bevoorrading van winkels en bouwplaatsen en het ophalen van afval, is in veel gevallen de vrachtwagen het efficiëntst. Dat betekent echter niet dat er geen verbetering mogelijk is, bijvoorbeeld door ruimte te bieden aan of net buiten de rand van de stad voor het ontkoppelen en bundelen van goederen. Daarmee wordt logistiek niet alleen verkeerskundig, maar ook beleidsmatig een ruimtelijk vraagstuk. De manier waarop we de stadslogistiek organiseren moet aansluiten op de stad die we als Nijmegen willen zijn.

Deze beleidsaanpak bouwt voort op diverse onderzoeken en gesprekken met betrokken stakeholders. Ook zijn de resultaten en adviezen vanuit de denktank 'Meer duurzame last miles in Nijmegen' in dit beleid verwerkt. De sessies met deze denktank hebben in 2020 en 2021 plaatsgevonden. Hieraan namen transportbedrijven, hubs en vertegenwoordigers van binnenstadondernemers uit Nijmegen, logistieke makelaars en onderzoekers deel. Daarnaast is in 2022 onderzoek gedaan naar stadslogistieke hubs in de Groene metropoolregio Arnhem-Nijmegen. Specifiek voor Nijmegen is aanvullend op dit onderzoek een verdiepingsslag gemaakt.

Leeswijzer

In dit document beschrijven we de (ruimtelijke) kaders en uitgangspunten voor de stedelijke logistiek van Nijmegen. Ze zijn het houvast voor de keuzes die Nijmegen maakt vanuit mobiliteits-, maatschappelijk-, economisch- en ruimtelijk perspectief. Kaders die vervolgens per gebied een nadere uitwerking krijgen in de omgevingsvisie, omgevingsplannen en gebiedsontwikkelingen. Hoofdstuk 1 gaat in op de kenmerken van stadslogistiek, met een overzicht van de segmenten in stedelijke distributie en bevoorradingsprofielen.

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de beleidsdocumenten waar deze beleidsaanpak op aansluit en de uitgangspunten die wij hanteren voor stadslogistiek. Hoofdstuk 3 gaat in op de strategie voor het stimuleren van efficiëntie en bundeling in de stadslogistiek. Hierin onderscheiden wij vijf actielijnen. Deze zijn nader onderzocht en uitgewerkt. Per actielijn is het voorgestelde beleid geformuleerd.

1. Logistiek in perspectief

Stadslogistiek roept beelden op van (veel) verkeer en (grote en zware) voertuigen die ruimte innemen. Het is iets wat we liever niet zien en wat nog meer zal opvallen als steden meer autoluw worden. Maar tegelijkertijd: we kunnen ook niet zonder. Logistiek genereert veel waarde en zonder logistiek staan we stil. Winkels, horeca en instellingen moeten worden bevoorraad, pakketjes moeten worden afgeleverd, huizen worden gebouwd en gerenoveerd,

etc. Mobiliteit is de bloedsomloop van de stad en logistiek is daarin een belangrijk onderdeel.

In de volgende alinea's wordt een kort overzicht gegeven van de verschillende segmenten in de stedelijke logistiek (1.1) en een onderscheid gemaakt van bevoorradingsprofielen (1.2). Daarnaast is in de logistiek altijd sprake van overslagpunten waar goederen opgeslagen, gebundeld en van waaruit deze verder getransporteerd worden. In de stadslogistiek worden verschillende type overslagpunten onderscheiden. Paragraaf 1.3 gaat hier verder op in.

1.1. Segmenten in de stedelijke logistiek

Stadslogistiek is een divers en complex speelveld met tal van dienstverleners en transporteurs die een veelvoud aan goederen transporteren én diensten aanbieden. Dit gebeurt veelal met bestel- en vrachtwagens. We maken onderscheid in zes logistieke marktsegmenten: stukgoederen, pakket- en thuislevering, facilitair (bevoorrading en service), afval, bouw en vers¹.



Stukgoederen: Levering van consumentengoederen aan detailhandelsbedrijven. Bevoorrading van retail(ketens), specialistische winkels en tweemans thuisleveringen.



Pakket- en thuisleveringen: Leveringen van post en pakketten aan consumenten en zakelijke adressen.



Facilitair: Leveringen van facilitaire goederen aan kantoren en instellingen, maar ook het onderhoud en service.



Afval: Inzameling van huis- en bedrijfsafval.

















Bouw: Leveringen van bouw materiaal en materieel aan bouwprojecten voor nieuwbouw, renovatie en onderhoud in de grond-, weg- en waterbouw en de burgerlijke en utiliteitsbouw.



Vers: Temperatuurgereguleerde leveringen van producten van retail (vers), horeca en specialisten, en verse thuisleveringen.

Daarbinnen zijn sub-segmenten te onderscheiden, zoals afgebeeld in onderstaande tabel. In bijlage A zijn de segmenten nader toegelicht.

¹ Outlook 'City Logistics', Topsector Logistiek, 2017

Segmenten	Subsegmenten	Welk vervoer?	Beschrijving
1 Stukgoederen	Retail		Relatief grote leveringen van houdbare producten met vrachtwagens naar ketens zoals supermarkten en (bouw)groothandels
	Specialisten		Diverse groep met leveringen aan (kleine en onafhankelijke) retailers door ketenvervoerders maar ook afhalen door ondernemers zelf. Serviceniveau is vaak belangrijker dan logistieke optimalisatie. Vervoer met vrachtwagens en bestelbusjes.
	Twee mans leveringen (B2C)		Vervoer van bv. (zware) elektronica, witgoed of meubels aan huis. Vaak geleverd door 2 met een (grote) bestelbus of kleine vrachtwagen
2 Verse leveringen	Retail		Net als retail stukgoederen relatief grote leveringen met vrachtwagens (met koeling).
	Horeca & specialisten		Leveringen aan restaurants, cafés, hotels, snackbars etc. Diverse groep met leveringen variërend door (horeca-)groothandels met vrachtwagens tot nationale en lokale specialisten (bv. Wijnhandel met bestelbus)
	Thuisleveringen		De bezorging van boodschappen en maaltijden aan huis. Deze ritten kunnen kort (Gorillas) of ver (bv. Picnic of Hello Fresh) van tevoren gepland zijn. Leveringen met o.a. (elektrische) bestelwagens of scooters.
3 Afval	Consumenten		Afvalinzameling bij consumenten gebeurt door vuilniswagens voor de deur of bij afvalinzamelingpunten.
	Bedrijven		Het ophalen van afval voor bedrijven wordt per bedrijf aanbesteed waardoor er op gebiedsniveau meerdere afvalinzamelaars kunnen zijn. Hierdoor is er in tegenstelling tot consumentenafval een lagere dichtheid.
4 Pakketleveringen	-		De bezorging van pakketten gebeurt voornamelijk met bestelwagens met hoge stopdichtheid. In de meeste gevallen moeten deze doorrijden tot voor de deur. Afhaalpunten en pakketkluisen worden gebruikt als alternatief.
5 Facilitair	Bevoorrading		Facilitaire bevoorrading gaat vooral naar kantoren, onderwijsinstellingen en verzorgingshuizen. Leveringen van producten zoals sanitaire artikelen of printpapier gebeuren met vrachtwagens en bestelwagens.
	Service & onderhoud		Het sub-segment facilitaire service & onderhoud is de grootste stroom. Dit gaat om een diverse groep bedrijven die allerhande diensten leveren en daar vaak een bestelwagen voor gebruiken (bv. Taponderhoud, groenonderhoud, glazenwassers). Deze bewegingen worden primair veroorzaakt voor het leveren van een dienst en zijn niet altijd ver van tevoren gepland.
6 Bouwlogistiek	Bouwrijp maken en ruwbouw		Het bouwrijp maken van een kavel wordt gedaan door zware voertuigen. Zij komen naar een bouwlocatie om bijvoorbeeld zand, betonnen platen of rieringspijpen af- of op te halen. Ook bij de ruwbouwfase zijn opnieuw zware voertuigen nodig om materialen voor de fundering, muren, vloeren en daken te leveren.
	Afbouw		Dit is een diverse en grote groep in de afbouwfase of de renovatiebouw. Het omvat leveringen van materialen (bv. Systeemplafonds, vloerbedekking) en verschillende soorten dienstverleners die materiaal meenemen (bv. Schilders). Hier worden in sommige gevallen vrachtwagens voor gebruikt, maar veelal bestelwagens.
	Personeel		Het personeel dat nodig is bij een bouwlocatie komt vaak met een eigen bestelwagen die ook als werkplaats dient. Het gebruik van openbaar vervoer is hierbij (nog) niet gebruikelijk.

Overzicht van de zes logistieke segmenten en hun eigenschappen

Hoewel de pakketdiensten veelal het 'meest in het oog springen' is de verdeling van bewegingen in de praktijk anders. Verreweg het meeste aantal ritten met bestelauto's (~ 45%) wordt gemaakt in het segment facilitair (onderhoud en servicebedrijven en facilitaire bevoorrading), gevolgd door de bouw (kleine 25%). Pakketlevering zit nog onder de 10%. De verwachting is wel dat pakket- (en ook vers-) leveringen aan huis de komende jaren fors verder groeien². Dit is ingegeven door een toename van het aantal inwoners en een verdere groei van e-commerce. Door de vele nieuwe woningen die de komende jaren worden gerealiseerd zal dit ook in Nijmegen gelden, met name voor de tweemans leveringen (bijvoorbeeld meubels en witgoed) en koeriersdiensten.

² Decamod: zero-emissiezones in de praktijk, TNO, 2020.

1.2. Bevoorradingsprofielen

Bij de verschillende segmenten horen verschillende bevoorradingsprofielen. We onderscheiden:

- Directe van A naar B-leveringen, veelal door vrachtwagens met een volle (optimale) lading die met regelmaat (rechtstreeks) naar een specifieke locatie gaan. Het gaat hier bijvoorbeeld om het leveren van bouwmaterialen op een bouwplaats of de bevoorrading van supermarkten.
- Onregelmatige leveringen op verschillende locaties. Deze worden veelal uitgevoerd door (grote en kleinere) vrachtwagens die vol vertrekken en delen van de lading ladingen op verschillende plekken inleveren. Daarbij is veelal sprake van wisselende locaties, tijdvensters voor toegang en variatie in aflevertijden.
- Diverse kleine leveringen die frequent en divers van aard zijn. Denk aan thuisleveringen door pakketvervoerders en online supermarkten, en kleine zakelijke leveringen aan winkels, kantoren of bouwplaatsen. Hiervoor worden veelal bestelwagens ingezet, en in toenemende mate ook LEVV's en vrachtfietsen.
- Logistieke (commerciële) dienstverlening, veelal incidenteel. Het gaat hierbij vooral om diensten waarvoor vaak een bestelwagen wordt gebruikt om werkzaamheden bij particulieren of bedrijven uit te voeren (bijvoorbeeld schilders, loodgieters, monteurs).

1.3. Type overslagpunten stadslogistiek

In de logistiek is sprake van verschillende vormen van overslagpunten of hubs. Onderstaand figuur geeft een overzicht. De eerste vier types komen voor in de stadslogistiek.

Type/Schaalniveau	Locatie	Omvang DC	Karakteristieken
1 Pick-Up & Drop-Off punt	Winkel, appartementencomplex, aan de rand van de woonwijk	100 m ²	Bemand of onbemand depot of pakketpunt
2 Overslagpunt	Nabij centrum of winkelstraat bijv. in parkeergarage	200 m ²	Kleinschalig, flexibel punt meerdere ontvangers
3 Stadsdistributiehubs (City hub)	Aan de rand van de stad nabij centrum en woonwijken	1.000 – 5.000 m ²	Cross-dock en depot Multi- of single-user Focus stadslogistiek B2B/B2C
4 Regionale hub	Aan de rand van de stad nabij regionale ontsluiting	5.000 – 20.000 m ²	Cross-dock en depot Multi- of single-user Focus stadslogistiek B2B/B2C
5 Regionaal DC	Centrale locatie tussen enkele steden in regio	10.000 – 20.000 m ²	DC operatie voor regio Opslag en orderpicking
6 Nationaal DC	Centrale ligging in Nederland	> 20.000 m ²	DC operatie voor Nederland Opslag en orderpicking
7 E-fulfilment center	Goederenvervoer corridor	> 40.000 m ²	DC operatie voor Nederland Opslag en orderpicking
8 Europees DC	Goederenvervoer corridor	> 40.000 m ²	DC operatie voor Europa Opslag en orderpicking

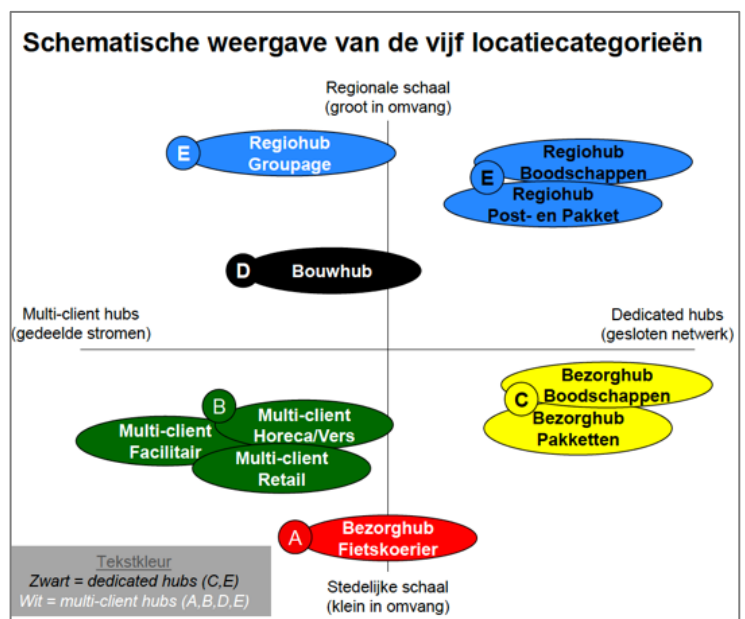
 = Stadsdistributiehubs
 = Microhubs
 = Distributiecentrum (grootschalig)

Indeling distributiecentra en stadsdistributiehubs (BCI, 2022)

Daarnaast kan onderscheid worden gemaakt in het type businessmodel; open of gesloten

- *Gesloten* is gericht op efficiency in keten van een vervoerder (Post NL, Cool Blue, etc.). Dit zijn ‘dedicated’ hubs.
- *Open* zijn ‘multi-client’ of ‘white-label’ hubs. Deze zijn gericht op het bundelen van stromen van verschillende vervoerders.

In de afbeelding hiernaast zijn de verschillende type hubs schematisch weergegeven. Op de horizontale as het type businessmodel, met aan de linkerkant de multi-client hubs (open netwerk) en aan de rechterkant de dedicated hubs (gesloten netwerk). Op de verticale as de geografische schaal; van stedelijk naar regionaal.



2. Stadslogistiek en beleid – sturingsfilosofie

2.1. Beleidsmatige inbedding

De omgevingsvisie is de integrale kadernota voor het (ruimtelijk) beleid van Nijmegen en leidend voor de uitwerking van de aanpak stadslogistiek. Onze ambities voor efficiënte en schone stadslogistiek komen daarnaast terug in het ambitiedocument voor mobiliteit (2019-2030) en het huidige coalitieakkoord. De nadere uitwerking ontbreekt nog. Dit was aanleiding voor het opstellen van een beleidsaanpak voor stadslogistiek. Zie voor meer informatie het kader hieronder.

Aansluiten bij bestaande beleidskaders

In de *omgevingsvisie 2020-2040* wordt gesteld dat Logistiek essentieel is voor een goed functionerende stad. Het zorgt echter ook voor de nodige uitdagingen, omdat het aantal bezorgvoertuigen groeit, zowel in het stadscentrum als in de wijken. We zetten daarom in op **twee sporen: efficiënte en schone stadslogistiek**. Om te komen tot efficiënter vervoer stimuleren we logistieke hubs. Leveringen verzamelen zich op deze hubs en worden met volle en schone voertuigen naar de eindbestemming gebracht. De markt is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van deze concepten, het werven van klanten en het rond krijgen van de business cases. We maken op- of overslagpunten en realiseren openbare oplaadinfrastructuur. We stellen randvoorwaarden (zoals het opstellen en uitvoeren van een mobiliteitsplan) bij bouwprojecten met een grotere mobiliteitsimpact.

Nijmegen heeft de ambitie om de stadslogistiek in het stadscentrum met zero-emissie te bewerkstelligen. We werken hieraan vanuit de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek en het nationale Klimaatakkoord. Door de situering aan de Waal vormt de haven een belangrijke spil in het (inter)nationale goederenvervoer per water. Het vervoer via het water is een goed alternatief voor het vervoer per weg. We streven dan ook naar een versterking van de inzet van de rivier. In het *ambitiedocument 2019-2030* wordt deze ambitie op vergelijkbare wijze verwoord. In het *coalitieakkoord* wordt ingezet op versnelling van mobiliteitsmaatregelen.

De beleidsaanpak voor stadslogistiek is tevens een uitwerking van het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2020-2030. Hierin zijn de volgende maatregelen opgenomen:

1. Toevoegen logistieke groene hubs
2. Invoeren Zero Emissiezones Stadslogistiek (ZES)

Deze beleidsaanpak voor stadslogistiek haakt aan op deze twee maatregelen.

2.2. Uitgangspunten en rollen gemeente

Uitgangspunten

- Het stimuleren van slimmere en schonere logistiek is één van de doelen van de gemeente Nijmegen.
- Als gemeente stellen wij beleid op voor logistiek, maar het spreekt voor zich dat we het niet gaan uitvoeren. Daar is de sector veel beter in. We moeten daarom goed kijken naar de sector en de manier waarop zij al optimale efficiency in de keten toepassen. Dat is hun verdienmodel en daar zijn ze goed in, binnen de bestaande kaders zoals venstertijden en commerciële afspraken met afnemers.
- In de uitwerking van schone en efficiënte stadslogistiek zoeken we naar een balans in het instrumentarium dat we als stad hebben. In onderstaand overzicht worden deze afgebeeld. Op de horizontale as wordt het verschil tussen 'zachte en harde sturing' zichtbaar, op de verticale as de gradatie van 'sturen op afstand tot sturen in overleg/samenhang'. Dat geeft vier kwadranten. Het beleid is alleen haalbaar als het alle vier de kwadranten dekt.



Toelichting op de kwadranten

- Onder **richting geven** scharen we de (communicatieve) instrumenten die keuzes helpen te beïnvloeden. Het raakt de markt niet direct, maar is wel bepalend voor toekomstig potentieel. Het geeft een beeld van de door de stad gewenste toekomst. Denk aan de omgevingsvisie en de uitwerking in stedenbouwkundige en omgevingsplannen. Daarbij houden we rekening met de verschillende stromen binnen logistiek en kunnen per type gebied (centrum, vooroorlogse wijken, naoorlogse wijken, buitenwijken, nieuwbouwgebieden) andere accenten worden geplaatst.
- Onder **reguleren** plaatsen we de (juridische) instrumenten die mogelijkheden beperken of verruimen. Daarin kunnen we regelgeving plaatsen die voor iedereen geldt of regelgeving die geldt voor partijen waarmee we een contract afsluiten. Denk aan road barriers, venstertijden, beperkingen voertuigen op specifieke wegen in bepaalde gebieden/wijken in de stad (gewicht, lengte, breedte, emissieklasse, etc.) en aan BLVC-kaders³.
- Onder **stimuleren** staan de (financiële) instrumenten die kosten en risico's helpen verlagen voor partijen die een rol spelen in de bevoorrading. Naast subsidies kan dit ook (actief of faciliterend) grondbeleid zijn of het (mede) realiseren van infrastructurele verbeteringen of andere voorzieningen in de openbare ruimte. Ook het (mede) mogelijk maken van een bouwhub past hierin. Maar denk ook aan ruimte voor experimenten en innovaties, bijvoorbeeld in aanloop naar de ZES in 2025.
- Onder **verbinden** zitten de instrumenten die de samenwerking centraal stellen. Dit kwadrant is vooral faciliterend aan de andere kwadranten. Het gaat hier om het bouwen van relaties met de marktpartijen, maar ook om de relatie met de regio, de provincie en het Rijk.

Het gemeentelijke beleid voor schone en slimme logistiek, en de ambitie om uitstoot door voertuigen te verminderen geven de richting aan voor de stadslogistiek voor de toekomst. Met de komst van de ZES worden de eerste (juridische) kaders gesteld aan logistieke voertuigen en stromen. In deze beleidsaanpak voor stadslogistiek gaan we daarom met name in op het **stimuleren** en **verbinden**. Het volgende hoofdstuk gaat nader in op hoe we hier in de praktijk invulling aan gaan geven. Welk instrumentarium we waar inzetten, hoe we de samenwerking met marktpartijen willen intensiveren en wat dat betekent voor de verschillende vormen van logistiek. Daarnaast hebben de ontwikkelingen op het gebied van stadslogistiek ook een ruimtelijk aspect. Het is daarom van belang om te benoemen waar welke (stads)logistieke activiteiten gewenst zijn. De ruimte in Nijmegen is immers schaars en er moeten continu afwegingen gemaakt worden over de invulling hiervan.

³ Kaders voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie bij bouwprojecten.

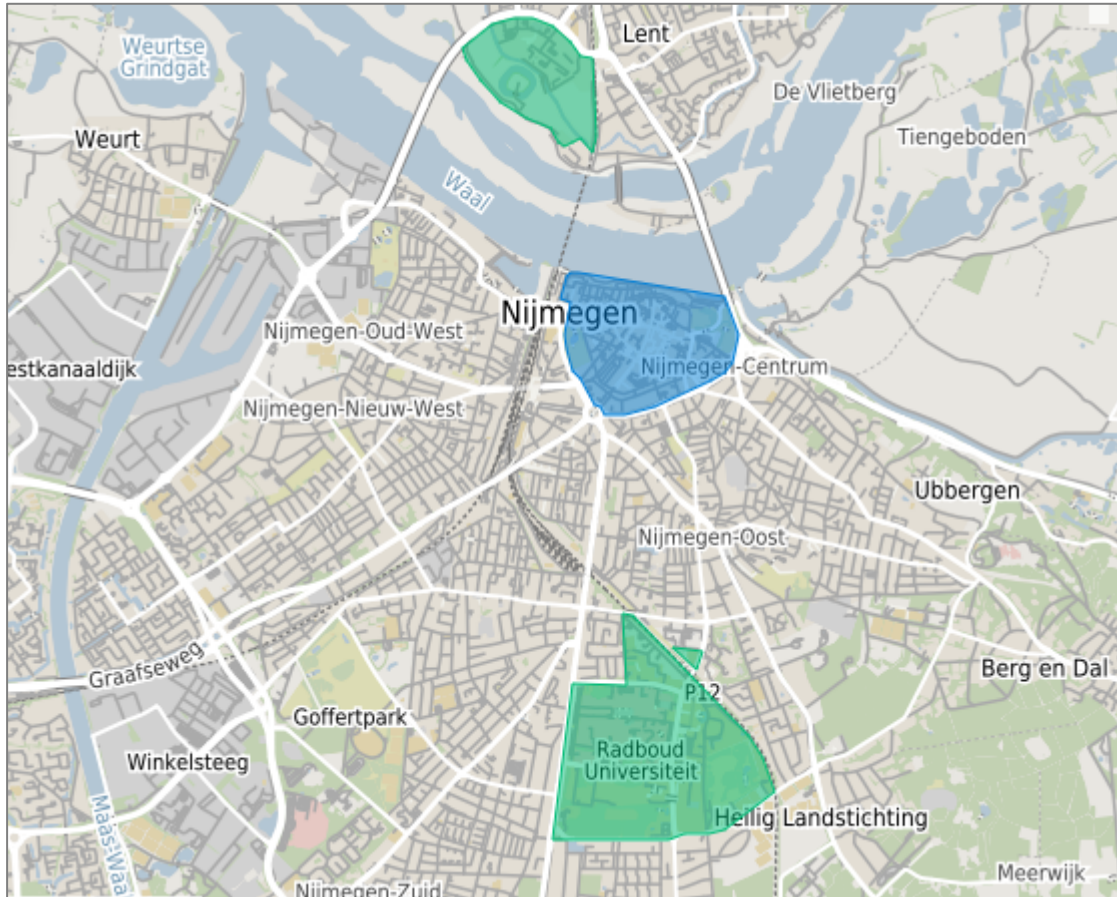
3. Strategie

De strategie van Nijmegen op gebied van stadslogistiek rust op twee pijlers:

1. Verduurzamen van logistiek. Hieraan wordt invulling gegeven door de ontwikkeling van de ZES en het stimuleren van het gebruik van schone voertuigen, dat zijn niet alleen elektrische bestelbussen en vrachtwagens maar ook bakfietsen en LEVVs waar dat kan.
2. De vermindering van inefficiënte ritten en transportkilometers faciliteren, door marktpartijen te ondersteunen in het organiseren van rest- en retourstromen, efficiëntere transportnetwerken inrichten en het bundelen via hubs.

De twee pijlers interacteren met elkaar. Waar ondernemers vragen hebben bij de ZES en de mogelijkheid om hun eigen voertuig te elektrificeren (om welke reden dan ook), kan de bundeling via hubs een passend alternatief zijn voor de bevoorrading. Dat betekent wel dat er ruimte moet zijn voor logistieke hubs waar gebundeld kan worden en waar vandaan het vervoer uitstootvrij de stad in kan worden gebracht.

3.1. Verduurzaming via ZES



Afbeelding 1 - Gebiedsafbakening ZES Nijmegen

Nijmegen werkt momenteel aan de invoering van de ZES, net als enkele tientallen andere gemeentes in Nederland. Nieuwe bestel- en vrachtvoertuigen mogen vanaf 2025 alleen nog uitstootvrij de stad in, voor bestaande voertuigen is er een overgangsregeling. Dat betekent dat bestelbussen met emissieklasse 4 en 5 respectievelijk vanaf 2025 en 2027 niet meer de zones in mogen. Vanaf 2028 geldt dit voor alle fossiel rijdende bestelvoertuigen. Voor vrachtvoertuigen is er een overgangsregeling tot 2030. We volgen daarin het landelijk beleid, inclusief de advisering vanuit het ministerie op belangrijke voorwaardenscheppende factoren voor de zones. Denk aan voldoende voertuigen en betrouwbare laadinfrastructuur. Mochten (markt-)ontwikkelingen aanleiding geven voor landelijke aanpassingen, gaan we hierin mee.

Voor ondernemers betekent de invoering van de zones dat schone alternatieven gevonden moeten worden voor verouderde voertuigen. Dit hoeft niet per se hetzelfde type voertuig met elektrische aandrijving te zijn. Voor vele logistiek stromen kan een bestelbus of vrachtwagens ook vervangen worden door een bakfiets of een LEVV. Andere concepten, bijvoorbeeld het delen van voertuigen met andere ondernemers, komen ook meer van de grond. We juichen deze

ontwikkelingen toe. Een vermindering van grote, gemotoriseerde voertuigen zorgt immers voor een verbeterde leefbaarheid en veiligheid in de stad.

3.2. Stimuleren van bundeling

We zetten daarnaast in op bundeling van goederen waar dat kansrijk wordt geacht. Dit vraagt ruimte voor één of meerdere stadslogistieke hubs. In dit hoofdstuk onderscheiden wij vier actielijnen. Deze zijn nader onderzocht en uitgewerkt. Per actielijn is het beleid geformuleerd.

- Kansen voor bundeling
- Ruimte voor hubs en microhubs
- Logistiek in gebiedsontwikkeling
- Flankerend beleid

3.2.1. Kansen voor bundeling

Hubs zijn kansrijk als ze worden ontwikkeld vanuit de meerwaarde voor gebruikers. Ambitie en realiteit moeten daarbij hand in hand gaan. Alleen het overslaan van goederen is niet aantrekkelijk voor de vervoerder of de ontvanger, zeker niet als dit ook nog eens kosten met zich meebrengt. De toelichting op de verschillende logistieke segmenten (hoofdstuk 1) leert ook dat hubs en bundeling niet voor alle segmenten een oplossing biedt. Een groot deel van logistiek is bovendien niet gericht op het leveren van goederen, maar op diensten (installateurs, loodgieters, etc.). Daar waar hubs wel kansrijk zijn, moet worden gekeken naar het belang van de stad en naar de belangen van ondernemers en leveranciers. Een algemene afweging per segment staat in bijlage B.

Onderstaande segmenten, vers, retail, facilitair, bouw en afval, zijn het meest kansrijk voor het bundelen en verminderen van ritten. Per segment volgt een korte motivatie en een beschrijving van onze inzet als gemeente Nijmegen.

Vers, retail en facilitair

Voor vers- en retail-specialisten en facilitaire leveringen is de bundeling van goederen via hubs kansrijk om de bevoorrading van ondernemers te verbeteren en het aantal voertuigbewegingen te beperken. In Nijmegen wordt dit al geruime tijd gedaan, maar het gebruik van een hub kan zeker verder uitgebreid worden. Immers, hoe meer ondernemers van een hub gebruik maken, hoe kostenefficiënter wordt het gebruik van de hub. De verwachting, ook vanuit de sector zelf, is dat de invoering van de zero-emissiezones voor stadslogistiek een sterke maatregel is om huidige logistieke stromen anders in te richten, schone voertuigen te gebruiken die toegestaan zijn tot de zone en om bundeling aan te moedigen. Ook kan een hub uitkomst bieden voor ondernemers die niet over geschikte voertuigen beschikken of deze niet willen aanschaffen. De transitie naar meer gebruik van een logistieke hub is echter niet eenvoudig. Het vereist verandering van huidige processen en de wil om anders naar logistiek te kijken.

Onze inzet hiervoor is:

- Vanuit het Lectoraat Logistiek van de HAN wordt mede in opdracht van ons een 'serious game' last mile logistiek ontwikkeld. Deze richt zich op de facilitaire logistiek naar grotere instellingen. Het doel is dat deelnemers bewustwording krijgen van de keten als geheel, inzicht krijgen in de eigen rol en met enthousiasme dit zelf en in gezamenlijkheid gaan verbeteren.
- We blijven zelf aan de slag als 'launching customer'. Het bundelen van bevoorrading via gebruik van hubs is de afgelopen jaren in lopende contracten van de gemeente gestimuleerd (voor koffie, papier, sanitaire voorzieningen). We gaan onderzoeken of in alle nieuwe contracten opgenomen kan worden dat de beleving via een hub moet plaatsvinden, tenzij er goede redenen zijn voor waarom dit geen meerwaarde heeft. Of deze hub dan moet worden aanbesteed en welke kosten hier eventueel aan gebonden zijn.
- Privilegebeleid voor bevoorrading via een hub. Zie hiervoor hoofdstuk 3.2.5.

Bouw

De sturing op het bouwproces en sturing op de bouwlogistiek liggen niet altijd in één en dezelfde hand. De hoofdaannemer stuurt het bouwproces aan, maar transport wordt vaak aangestuurd door de leveranciers. Daarbij geldt dat de logistieke eisen voor elk bouwproject en elke bouwfase verschillen. Ook de samenstelling van het bouwteam kan per project anders zijn. De logistiek in ruwbouw (dikke stromen van bijvoorbeeld beton) is heel anders dan in de afbouw (veel klein materiaal, versnipperd over diverse partijen).

Onze inzet hiervoor is:

- Bij de grotere bouwprojecten is Nijmegen aan de voorkant de mogelijkheden voor een (tijdelijke) bouwhub aan het verkennen (zie kader).
- We sturen actief op duurzame en efficiënte bouwlogistiek. Dat doen we via de beleidsregels in het bestemmingsplan/omgevingsplan, via anterieure overeenkomsten die worden gesloten met ontwikkelaars en via het eigen inkoopbeleid bij aanbestedingen. Bij alle bouw- en onderhoudsprojecten (B&U en GWW) worden eisen en wensen gesteld aan de duurzaamheid en efficiënte logistiek en moet de opdrachtnemer duidelijk kunnen laten zien welke maatregelen worden getroffen om daaraan te voldoen. Denk aan de uitwerking via de BLVC-systematiek en BPKV-criteria⁴. In gebieden met vergunning parkeren is de gemeente terughoudend met ontheffingen voor bouwpersoneel.

⁴ Criteria voor het beoordelen van aanbestedingen: Beste Prijs Kwaliteit Verhouding

**Onderzoek bouwlogistiek Nijmegen Stationsomgeving
(resultaten fase 1, november 2023)**

In het stationsgebied van Nijmegen gaan de komende jaren meerdere grootschalige bouwprojecten van start. Fase 1 van dit onderzoek richt zich op een inventarisatie van deze projecten met daarbij de vraag of en hoe op duurzame en efficiënte bouwlogistiek gestuurd kan worden en waar een bouwhub en/of bufferzone (wachtplaats voor just-in-time delivery) toegevoegde waarde heeft. Uit de inventarisatie komt dat meerdere van de projecten aanknopingspunten bieden voor het gebruik van een hub.

Het gebruik van een of meerdere bouwhubs kan vanuit 3 niveaus worden aangevlogen.

- a. Vanuit de nu bekende projecten. Daaruit blijkt dat met name de vastgoedontwikkelingen kansrijk zijn. Zowel vanuit de wachtplaatsfunctie als de werkplaatsfunctie (afbouw en ruwbouw).
- b. Met een doorkijk naar de verwachte projecten (binnenstedelijke bouwopgave) in de komende 10-15 jaar. Door niet alleen naar de huidige projecten te kijken wordt een langere doorlooptijd van een hub geboden. En daarmee een aantrekkelijkere businesscase voor een aanbieder van een (white label) hub én een aantrekkelijker perspectief voor gebruikers. Deelname door (andere) toeleveranciers behoort zeker tot de mogelijkheden. Dit wordt verder uitgewerkt/getoetst.
- c. Vanuit een gemeentelijke ambitie om meer regie op bouwlogistiek te voeren en daar ook andere voorwaarden/functies aan toe te voegen. Denk aan de inzet van social return.

Doorkijk fase 2: Uitwerking van geschikte locaties en ambitie/rol gemeente, o.a. voor langere doorlooptijd van hubs.

Afval

In de afvallogistiek moeten de verschillende afvalstromen goed onderscheiden worden, waaronder huisafval, zwerfafval en bedrijfsafval. De afvalstroom waarbij de meeste kansen liggen om ritten te verminderen is het ophalen van bedrijfsafval in de binnenstad. Bedrijven hebben namelijk wettelijk het recht om een eigen afvalinzamelaar te kiezen die hen de beste aanbieding doet qua tarieven, service en voorwaarden. Een gemeente heeft niet de bevoegdheid om ondernemers voor te schrijven dat men gezamenlijk met één afvalinzamelaar of via één bepaald inzamelsysteem gaat werken. Dit leidt ertoe dat meerdere commerciële inzamelaars actief zijn om dezelfde bedrijfsafvalstromen (restafval, oud papier, glas) in te zamelen, wat zorgt voor meer vervoersbewegingen en emissies dan eigenlijk nodig zou zijn. Voor alle andere stromen afval is het gemeentelijke afvalbedrijf (de Dar⁵) verantwoordelijk. De afvallogistiek voor deze stromen kan daardoor al op de meest efficiënte manier georganiseerd en gereguleerd worden.

Onze inzet hiervoor is:

- De gemeente Nijmegen heeft als ambitie om, binnen de mogelijkheden die een gemeente heeft, meer grip te krijgen op het verzamelen van bedrijfsafval. In 2023 is hiervoor een plan van aanpak opgesteld. Het verminderen van het aantal vervoersbewegingen voor de afvalinzameling

⁵ Duurzaam Afval, grondstof en (openbaar) Ruimtebedrijf

in de binnenstad is één van de doelstellingen van dit plan⁶. We zien dat maatregelen zoals de invoering van de zero-emissiezones stadslogistiek en autonome marktontwikkelingen zoals een toename aan 'white label' inzameling (waarbij één inzamelwagen voor meerdere inzamelbedrijven rijdt) al een bijdrage leveren aan de doelstellingen.

3.2.2. Ruimte voor hubs

BCI en TNO hebben in 2022 voor de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen onderzoek gedaan naar mogelijkheden voor bundeling en ruimte voor stadslogistieke hubs in de regio. Aanvullend is een verdiepingsslag gemaakt specifiek voor Nijmegen en de ZES. Rekening houdend met de uiteenzetting in paragraaf 3.2.1 is er voor enkele segmenten behoorlijk wat bundelpotentieel. Om dat te verwezenlijken is er onder andere ruimte in de gemeente nodig voor stadslogistieke hubs.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat in Nijmegen circa 6,5 hectare extra ruimte nodig is voor logistieke hubs, om aan de toekomstige vraag voor bundeling te voldoen. Kwantitatief is er voldoende ruimte voor logistieke hubs als deze behoefte wordt vergeleken met de 'ruimte voor logistiek' die er nog uitgeefbaar is volgens het regionaal programma werklocaties. Maar dat betekent niet dat de ruimte ook wordt benut voor logistieke hubs. Hierbij gelden de volgende aandachtspunten:

- Ruimte voor kleinschalige (multi-)client hubs (en fietskoeriers) staat onder druk omdat de plekken waar ze kunnen landen concurreren met andere ruimteclaims, waaronder woningbouw.
- Er is relatief weinig geschikt logistiek vastgoed beschikbaar voor stadslogistieke activiteiten.
- Op terreinen waar nog ruimte is (De Grift, Park 15) wordt geconcurrereerd met ruimte voor grootschalige (internationale) Distributiecentra. De vraag naar ruimte voor 'XXL logistiek' is groot.

Onze inzet hiervoor is:

- Nijmegen creëert via bestemmings- en omgevingsplannen ruimte voor 'duurzame logistiek' of 'duurzame stadsdistributie'. Stadslogistieke hubs passen binnen deze bestemming. Door te bestemmen als duurzame logistiek/stadsdistributie laten we het uiteindelijk aan de markt om hier op een passende manier invulling aan te geven.
- Nijmegen kent al twee fietskoeriers, een multi-client stadslogistieke hub en meerdere zogenaamde 'dedicated' hubs (o.a. voor grote retailers en horeca). Wanneer binnen de gemeente extra ruimte voor hubs wordt gecreëerd ligt het accent idealiter op (a) een multi-client stadslogistieke hub, van waaruit bevoorrading voor (één van) de zero-emissiezones en/of voor heel Nijmegen kan plaatsvinden en (b) op een bouwhub, passend bij de enorme bouwopgave van Nijmegen.

⁶ Zie voor details van deze maatregelen het Plan van Aanpak Bedrijfsafval Binnenstad.

- We benoemen locaties waar, gezien de ruimtelijke ligging en inrichting, logistieke hubs wenselijk zijn, zie hieronder. Dit geeft richting voor zowel beleidsmakers, ontwikkelaars en marktpartijen bij het verkennen, benoemen en ontwikkelen van nieuwe locaties voor logistieke hubs.

Voorkeurslocaties voor logistieke hubs zijn:

Bestaande logistieke bedrijven op huidige locaties

Duurzame stadslogistiek is een aanvulling op bestaande logistieke diensten in Nijmegen, op bestaande bedrijventerreinen. Een conclusie uit de denktank 'Meer duurzame last miles in Nijmegen' was dat men voor het uitbreiden van stadslogistieke hubs ook gebruik kan maken van de huidige locaties van logistieke bedrijven, veelal op de bedrijventerreinen Bijsterhuizen, Westkanaaldijk en Noordkanaalhaven. Deze bedrijventerreinen zijn ingericht voor zwaar verkeer en liggen op gunstige locaties, met name ten westen en noorden van Nijmegen, van waaruit goederen gebundeld naar de eindbestemming gebracht kunnen worden. Voor commerciële partijen is het bundelen en geconsolideerd leveren van goederen een aanvulling op hun logistieke dienstverlening.

Engie-terrein

Voor het Engie-terrein is een nieuw bestemmingsplan vastgesteld, waarmee ook ruimte voor stadslogistieke hubs wordt gecreëerd. In de planregels is dit beschreven als 'ruimte voor bedrijven die bijdragen aan vergroening van het transport over weg en water en aan het verduurzamen van de binnenstedelijke logistiek (stadsdistributie)'. Het Engie-terrein is een geschikte locatie voor een stadslogistieke hub, in aanvulling op de bestaande fietskoeriers. Zeker met de komst van de ZES zal de vraag naar bundeling van goederen en vervoer via zevoertuigen toenemen. Het Engie-terrein is vanwege meerdere redenen een voordelige locatie. Het ligt op korte afstand van de binnenstad en heeft goede verbindingen met omliggende wijken, waaronder Nijmegen Noord via de S100. Daarnaast is een koppeling denkbaar met de ontwikkeling van duurzame tankstations waar voertuigen duurzaam kunnen tanken/laden (zie onderstaand kader).

Bedrijventerrein De Grift

Het nieuwe bedrijventerrein de Grift heeft een strategische locatie nabij de A15, knooppunt Ressen en knooppunt Valburg. Dit zou een geschikte locatie zijn voor een hub waar grote hoeveelheden goederen gebundeld en (bij voorkeur) met zero-emissie vrachtwagens naar (de binnenstad van) Nijmegen vervoerd worden. Gedacht wordt daarbij aan met name het segment retail, waarvoor grote hoeveelheden palletwagens wekelijks naar de binnenstad van Nijmegen gebracht worden. Het doel van een dergelijke hub is in eerste plaats het verminderen van ritten met vrachtwagens in Nijmegen. Ook voor de Grift geldt dat er een koppeling gezocht kan worden met een mogelijk duurzaam tankstation op Park 15. Hier zouden logistieke voertuigen gebruik kunnen maken van duurzame tank- en laadvoorzieningen.

Logistieke hubs als onderdeel van multifunctionele ontwikkelingen

Op plekken waar ruimte is voor stadsdistributiehubs kan worden gekeken naar aanvullende functies. Denk aan de verbinding met duurzame energie, tank- en laadinfrastructuur, vergaderfaciliteiten en horeca. Als functies bij elkaar passen en er wederzijds van elkaars kennis en assets gebruik kan worden gemaakt, kan de schaarse ruimte efficiënter worden benut en kan er vanuit meerdere invalshoeken waarde worden gecreëerd.

3.2.3. Inzet op Microhubs

Microhubs zijn kleinschalige plekken waar goederen kunnen worden afgehaald. Zowel bewoners als bedrijven kunnen hiervan gebruik kunnen maken. Denk aan (mobiele) pakketkluisen of afhaalpunten. Vervoerders kunnen zo gericht hun spullen bezorgen, ontvangers halen hun goederen eenvoudig af. Door deze optie aan te bieden kunnen ritten verminderd worden doordat bijvoorbeeld de pakketbezorger niet meer langs meerdere thuisadressen hoeft te rijden.

Microhubs zijn sterk in opkomst, zowel door pakketdiensten zelf (o.a. Post NL, DHL) als voor meerdere aanbieders, zogenaamde 'white-label' microhubs. Nijmegen staat positief tegenover het ontwikkelen van microhubs in de bestaande stad en zal in haar gebiedsontwikkeling ruimte inbouwen voor deze functies.

Onze inzet hiervoor is:

- Te allen tijde geldt: Microhubs staan niet los in de openbare ruimte, maar zijn onderdeel van andere (publieke) voorzieningen, bijvoorbeeld appartementencomplexen, hubs voor personenvervoer of winkels/winkelgebieden. De punten zijn goed bereikbaar per fiets en lopend en minder goed/slecht bereikbaar met de auto.
- In bestaand stedelijk gebied bieden we ruimte aan marktpartijen om geschikte microhubs te ontwikkelen. Het is aan de marktpartij om te bepalen van welk type microhub voor welke locatie passend is. De voorkeur ligt bij white-label hubs waar verschillende (pakket)diensten en bedrijven gebruik van kunnen maken. Dit biedt de meeste keuzemogelijkheid voor gebruikers en is de kans groter dat de maximale capaciteit van de microhub gebruikt wordt.
- In (her-)ontwikkelingsgebieden worden pakketjes en goederen zoveel mogelijk bezorgd en opgehaald bij publiek toegankelijke pakketwanden of afhaalpunten. Ook hiervoor bieden we ruimte aan markt- en ontwikkelingspartijen om geschikte microhubs te ontwikkelen. Een concreet voorbeeld hiervoor is het ontwikkelingsgebied Winkelsteeg, waar in de mobiliteitsstrategie is opgenomen dat pakketsservices zoveel mogelijk worden gecombineerd met de hubs voor personenvervoer.

3.2.4. Logistiek in gebiedsontwikkeling

Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen staat logistiek steeds duidelijker op de agenda, mede door de toenemende aandacht voor duurzamere bouwlogistiek⁷ en ambities die voortkomen uit de mobiliteitstransitie, bijvoorbeeld het inrichten van autoluwe wijken. Het leveren van goederen en diensten in autoluwe wijken wordt lastiger en gaat samen met verkeerskundige, ruimtelijke, gedrags- en beleidscomponenten. Voorbeelden in Nijmegen zijn de gebiedsontwikkeling in de Winkelsteeg en de verdichtingsopgave in de binnenstad en de stationsomgeving. Waar men bij gebiedsontwikkelingen met name tegenaan loopt is dat ambities voor duurzame logistiek tijdig meegenomen moeten worden in de planontwikkeling. Een voorbeeld: ambities voor het verduurzamen van de bouwlogistiek, denk aan het inrichten van een bouwhub, moeten mee worden genomen in de aanbesteding. Zo kan de ontwikkelende partij deze ambities meenemen in het opstellen van de bouwplannen.

Het is de vraag hoe we logistiek – zowel functioneel als ruimtelijk – een plek kunnen geven in de stad, tegemoet kunnen komen aan de wensen en behoeften van inwoners en bedrijven en tegelijkertijd de overlast op wijkniveau geminimaliseerd kan worden. Logistiek een duidelijke plek geven in gebiedsontwikkeling is daarin een voorwaarde en een kans om het anders te gaan doen.

Hoe doen we het nu?

In de visieontwikkeling speelt logistiek een bescheiden rol. Vaak gaat het om een vlekkenplan waarbij wel wordt gekeken naar de impact van mogelijke keuzes. Wat als we op weg a meer bussen laten rijden of er een fietsstraat van maken? Wat betekent dat voor de auto en daarmee voor logistiek vervoer? Ook wordt er gekeken naar de bevoorrading van grote organisaties (station, winkelcentra, culturele instellingen).

De koppeling tussen mobiliteitsbeleid en gebiedsontwikkelingen wordt nu gemaakt doordat beleidsmedewerkers betrokken zijn bij gebiedsontwikkelingen. Zo kan er tijdig gesignaleerd worden of het actuele mobiliteitsbeleid wel of niet goed vertaald wordt naar het gebied. Ook moeten continu strategische afwegingen tussen beleids- en gebiedsontwikkeling gemaakt worden.

Toekomst: logistiek integraal meenemen in (her)ontwikkelingen

Het initiatief voor een herontwikkeling kan liggen bij de gemeente, een private organisatie of in de combinatie. Daarin wordt de volgende aanscherping gemaakt: “Welke functies komen er in het gebied en welke logistieke stromen trekt het gebied aan?”. Uitgangspunt in de uitwerking van een project is dat schone en slimme stadslogistiek (incl. bouwlogistiek) vanaf de initiatieffase onderdeel is van de herontwikkeling. Kortom, dat dit beleid voor stadslogistiek meegenomen wordt in de uitwerking. Daarbij moet het onderscheid gemaakt worden tussen projecten geïnitieerd door de gemeente of door een private partij:

⁷ Landelijk programma Schoon en Emissieloos Bouwen.

- Dit beleid wordt meegenomen in de uitwerking van alle gebiedsontwikkelingen. In de praktijk is dit in een structuur-/ gebiedsvisie, het stedenbouwkundige plan of in strategische documenten voor mobiliteit en logistiek (zoals is opgesteld voor Winkelsteeg). De ruimtelijke uitwerking vindt plaats in het omgevingsplan.
- Voor gemeentelijke projecten geldt dat er aangewezen beleidsadviseurs betrokken zijn bij de gebiedsontwikkeling om beleidskaders zoals deze te waarborgen.
- In anterieure overeenkomsten worden logistieke eisen en investeringen opgenomen, voortkomend uit deze beleidsaanpak en in afstemming met andere beleidsterreinen. Als er sprake is van een tenderprocedure wordt duurzame logistiek als selectie criterium of als een programma van eisen opgenomen. Het is afhankelijk van het type project, denk aan de locatie en de verschillende functies die in het gebied worden ontwikkeld, welke criteria gelden (zie ook hieronder). Mogelijke toetsingscriteria kunnen zijn: typen voertuigen, -uitstoot, as-last en gewicht- hoe goederenstromen kunnen worden gebundeld, snelheden, voorkeursroutes en verkeersveiligheid.

Logistieke quick scan

In een logistieke quick scan wordt de voetafdruk bepaald van de logistieke functies en stromen in het gebied ten opzichte van de huidige situatie. Wanneer een project een sterk logistiek karakter heeft, denk aan de ontwikkeling van een winkelcentrum, kan de gemeente eisen dat er een quick scan wordt uitgevoerd. De quick scan wordt uitgevoerd door de initiatiefnemer en omvat tenminste antwoord op de volgende vragen:

- Welke functies komen er in het gebied en met hoeveel m² bruto vloeroppervlakte (BVO)? Denk aan woningen, kantoren, horeca, retail, etc. Op basis hiervan kunnen logistieke segmenten in kaart worden gebracht zoals afvallogistiek, bouwlogistiek, etc.
- Wanneer vindt die logistiek plaats? Denk aan verdeling in de tijd op dag-, week-, maand- en jaarbasis.
- Met welke voertuigen vindt die logistiek plaats? Welke laadbehoefte hebben deze voertuigen richting de toekomst?
- Valt het gebied in de geplande zero-emissiezone? Dit bepaalt het type voertuig dat de zone mag betreden.
- Welke mogelijkheden zijn er om het aantal logistieke stromen efficiënter in te richten?

3.2.5. Flankerend beleid

Om het gebruik van hubs verder te stimuleren is aanvullend beleid wenselijk.

We zetten daarbij in op drie sporen:

Ontheffingsbeleid voor stadsdistributiehubs en langzame ZE-voertuigen in de binnenstad

Aansluitend op de gemeentelijke ambities voor stadslogistiek kunnen ontheffingen verleend worden voor logistieke ritten in de binnenstad, buiten de venstertijden om. Deze ontheffing kan alleen verleend worden als de activiteit bijdraagt aan de ambities van de gemeente voor (a) zero-emissie stadslogistiek en (b) het verminderen van ritten in de binnenstad. In de praktijk kunnen dit ontheffingen zijn voor bijvoorbeeld ritten vanuit een stadsdistributiehub met een cargofiets of LEVV. Daarnaast moet de nut en noodzaak van de logistieke activiteit gemotiveerd zijn. Er moet immers een duidelijke reden zijn waarom de venstertijden niet voldoen voor de te ontheffen activiteit. Ook geldt dat de activiteit niet ten laste komt van de verblijfskwaliteit van de binnenstad. Per ontheffing zal maatwerk nodig zijn om de toegestane tijden, voertuigen, snelheden, etc. vast te leggen. De veiligheid en verblijfskwaliteit van de voetganger staat daarbij te allen tijde op eerste plaats.

Gedragaanpak logistiek

Naast sturing via regelgeving en inkoopbeleid kunnen we ondernemers stimuleren om meer gebruik te maken van stadsdistributiehubs en/of ZE-vervoer. Denk aan subsidies, proefperiodes voor ZE-voertuigen of het overnemen van opstartkosten. Een voorbeeld is het pilotproject met een proeftuin voor ZE voertuigen en deelvervoer welke vanaf april 2024 van start is gegaan.

Nader te verkennen: Samenwerkingsplatform voor logistiek met een aanjager (een 'regisseur logistieke coöperatie')

Vanuit het concept 'samen bereik je meer dan alleen' kan een regisseur logistieke coöperatie partijen bij elkaar brengen met een regisserende rol vanuit de gemeente. Deze regisseur zoekt de verbinding tussen leveranciers, logistieke partijen en ontvangers. In verschillende steden werken organisaties aan hun inkoopbeleid door duurzaam in te kopen en eisen te stellen aan de aanlevering van hun goederen. In Nijmegen gebeurt dit onder andere door de gemeente en het Radboud ziekenhuis. Er is echter nog een groot potentieel voor samenwerking onder verschillende organisaties.

De logistiek regisseur gaat met ondernemers (niet alleen uit de logistieke sector) om tafel om te onderzoeken waar de kansen liggen voor samenwerking binnen en tussen sectoren. Vanuit een gedeelde ambitie of probleemstelling gaat de regisseur aan de slag om een passende werkwijze te ontwikkelen. Met deze dienstverlening biedt de gemeente aan ondernemers meerdere manieren om mee te gaan in de transitie, te leren en slimmere manieren van ondernemen te

vinden door samen te werken. Het doel is wel dat na het opzetten van een kaderwerk of platform een bestuur wordt ingesteld en begeleiding niet meer nodig is (zie hieronder voorbeeldcasus Antwerpen).

De gemeente zal in 2024 de mogelijkheden voor een dergelijk samenwerkingsplatform met een regisseur logistieke coöperatie verder verkennen.

Voorbeeldcasus: Antwerpen

In Antwerpen zijn 7 bedrijven met ondersteuning vanuit de gemeente het samenwerkingsverband CULT (Collaborative Urban Logistics & Transport) gestart. Een regisseur (TRI-VIZOR) heeft het kaderwerk opgezet waardoor nieuwe bedrijven, maar ook winkeliers in de binnenstad snel en makkelijk kunnen instappen. Dit omvat onder andere: Het bij elkaar brengen van de partijen, opstellen van de benodigde documentatie en ondersteunen in het aanpassen van de processen dat deze documentatie digitaal inzichtelijk is voor de betrokken partijen. Binnen deze structuur kunnen bedrijven – zelfs concurrerende spelers – transparant en volledig in lijn met de bestaande regelgeving samenwerken. Na het opzetten van dit kaderwerk wordt een bestuur ingesteld en is begeleiding niet meer nodig. De betrokken partijen nemen dit gezamenlijk over. Dit heeft in Antwerpen geleid tot een besparing van 25% op de gereden kilometers en is de logistiek voor alle partijen goedkoper geworden.

Bijlage A – Onderscheid logistieke segmenten

Het is van belang rekening te houden met de verschillende segmenten die we binnen logistiek onderscheiden. Niet alle segmenten lenen zich voor bundeling. Hieronder een korte toelichting.

Bouw

Een groot deel van de logistieke bewegingen is bouw gerelateerd (ca 24%). Door de grote gebiedsontwikkelingen (Stationsgebied, Winkelsteeg) zal dat de komende jaren zo blijven. Dat gaat samen met afsluitingen en bereikbaarheids- en leefbaarheidsvraagstukken. Deze moeten we zo goed mogelijk organiseren. Nijmegen zal hier -waar mogelijk- regie op pakken, maar altijd in afstemming met ontwikkelaars en bouwers. Daarbij houden we rekening met de verschillende bouwfases (ruwbouw, afbouw), bouwmethodes, innovaties in de bouw en gewenste planning/fasering. Waar mogelijk wordt eveneens gestuurd op de inzet van schone bouwvoertuigen.

Horeca, supermarkt en groothandel

Circa 10% van de logistieke bewegingen komt voort uit de bevoorrading van supermarkten, horeca en groothandel. Daarbij gaat het deels om geconditioneerd transport van versproducten. Supermarkten en winkelketens organiseren hun bevoorrading al behoorlijk efficiënt. In de horeca -waar veelal sprake is van verschillende leveranciers is winst te behalen. Ook groothandels kennen voldoende volume voor een efficiënt systeem. De mogelijkheden voor verbetering liggen vooral in het transparant maken van de leveringen die plaatsvinden.

Detailhandel

Ca 9% is gericht op de detailhandel. Daarin is onderscheid nodig tussen de ketenbedrijven en de kleinere zelfstandige bedrijven. In de ketenleveranties zijn de logistieke processen veelal geoptimaliseerd, waarbij gebruik wordt gemaakt van logistieke dienstverleners uit de branche. Hier valt weinig winst wat betreft efficiëntie te behalen. In de bevoorrading van de zelfstandige winkels kan dat wel. Zij halen spullen op met eigen vervoer of laten ze door verschillende leveranciers bezorgen. Een steeds groter deel gaat via pakketdiensten als PostNL, DHL, UPS, DPD. Het liefst nemen de winkels goederen in ontvangst als het niet druk is. Maar men wil liever niet voor of na openingstijden op de locatie aanwezig zijn. Ook is sprake van meer online bestellingen die in de winkel worden afgehaald.

Facilitaire dienstverlening en service

Deze dienstverlening omvat de aan- en afvoer van goederen (facilitair, ca 12%) en logistiek van onderdelen en onderhouds- en services personeel (35% van het aantal ritten). Bedrijven/leveranciers hebben hier vaak meer tijd nodig (langer parkeren), maar vaak valt het goed in te plannen. Facilitaire bevoorrading biedt kansen voor bundeling, onderhoud- en servicepersoneel veel minder.

Thuisbezorging

Dit is de meest opvallende vorm van logistiek. Toch maakt dit vooralsnog 'slechts' 8% uit van het totaal aantal logistieke bewegingen. Het is wel de verwachting dat dit gaat toenemen. Onderscheid is mogelijk in pakketbezorging, vers bezorging en twee-mans leveringen (denk aan een wasmachine). Pakketbezorging wordt voor het overgrote deel gedaan door de bedrijven die het proces hebben geoptimaliseerd, al dan niet met behulp van private hubs, en die steeds meer gebruik maken van (bak- of vracht) fietsbezorging in de drukker gebieden. Micro- of buurthubs zijn een alternatief voor een deel van de leveringen.

Afval

Afvalverwerking is gericht op huishoudens (verzorgd door de gemeente) en op bedrijfsafval. In totaal gaat het om 2% van het aantal logistieke vervoersbewegingen. Uitdagingen die er hier zijn hebben betrekking op verschoning van het wagenpark. Met name bedrijfsafval is weinig efficiënt georganiseerd. Dat komt omdat organisaties vaak nog afzonderlijk afspraken maken met inzamelaars. Bundeling is hier kansrijk, door meer samenwerking in gebieden te organiseren.

Bijlage B – Kansen voor bundeling per segment

Onderstaand overzicht is tot stand gekomen op basis van literatuuronderzoek⁸. Dit zijn algemeen geldende conclusies en niet één op één toepasbaar op Nijmegen.

Segment	Kansrijk voor bundeling?	Toelichting
Vers - ketens	nee	Wordt al zo efficiënt mogelijk georganiseerd. Bundelen voegt hier weinig aan toe; weinig potentieel
Vers – horeca en specialisten	ja	Kleinschaliger en meer divers, bundeling kan via een hub (die ook bij een groothandel kan zitten) en vervoer kan gedeeltelijk via cargobikes en LEVV's de stad in
Vers - Thuisleveringen	nee	Via supermarkten gaat het al behoorlijk efficiënt, zou extra handeling zijn. Maaltijdbezorging is niet geschikt voor hubs
Retail - ketens	nee	Wordt al zo efficiënt mogelijk georganiseerd. Bundelen voegt hier weinig aan toe; weinig potentieel
Retail - specialisten	ja	Kleinschaliger en meer divers, bundeling kan via een hub (en vervoer kan gedeeltelijk via cargobikes en LEVV's de stad in. Biedt ook een alternatief aan ondernemers in de ZES

⁸ TNO in opdracht van Topsector Logistiek, *Decamod: zero-emissiezones in de praktijk* (2020); Convenant ZES Rotterdam (2020); Outlook City Logistics van TNO (2020)

Retail- tweemans leveringen	beperkt	Wellicht wat potentieel maar ingewikkeld (installatie, montage). Lijkt weinig aantrekkelijk alternatief voor de leveranciers/vervoerder.
Afval - consumenten	nee	Nauwelijks optimalisatiemogelijkheden. Vraag is hier wel of wordt voldaan aan regelgeving ZES
Afval bedrijven	ja	Veel bedrijven sluiten zelf contracten. Door dit meer gebiedsgericht te doen is er veel winst te behalen. Vooral de retourstromen komen dan gebundeld ergens aan. Is ander type hub.
Pakket (en express-) service	Nee	Grote organisaties als PostNL, DHL, DPD doen dit al efficiënt vanuit hun eigen 'hubs'. Wel kansen voor meer gebruik van afhaalpunten en pakketkluizen (micro-hubs).
Facilitair inkoop	ja	Hier zit veel bundelpotentieel, omdat veel (grotere) organisaties vergelijkbare facilitaire zaken inkopen en dat nu allemaal apart regelen. In Nederland zijn er verschillende initiatieven (bijv. in Den Haag) waarin juist deze stroom wordt gebundeld via hubs.
Facilitair service	nee	De service logistiek is goed voor een hoog percentage verplaatsingen, maar bundeling is gezien het specifieke karakter moeilijk. Wellicht is meer te doen via cargobikes, maar effecten lijken beperkt i.v.m. de inspanningen die dan worden gevraagd.
Bouw - ruwbouw	ja	Is afhankelijk van bouwmethoden en fase van ontwikkeling, maar kan via een bouwhub.
Bouw - afbouw	ja	Het vraagt een andere bouwmethode maar is kansrijk, bijvoorbeeld door vanuit een hub pakketten samen te stellen (zelfs per woning) die vervolgens naar de bouwplaats worden gebracht en daar worden geïnstalleerd.
Bouw - personeel	ja	Via een P&R of een tijdelijke hub. Vraagt wel dat het materiaal en het gereedschap (dat zeker onderaannemers in hub bus meenemen) op de bouwplaats aanwezig moet zijn.