

Logistiek en gebiedsontwikkeling

Logistiek is overal om ons heen. Van pakketbezorgers, bevoorrading van winkels en horeca tot bouwlogistiek. Met de toenemende ruimtedruk en de diverse gebiedsontwikkelingen wordt de noodzaak tot logistieke inbedding steeds urgenter. Toch vindt de inpassing van logistiek vaak pas achteraf of impliciet plaats met nadelige gevolgen. Hoe kan het beter?



Mogelijke impressie van het toekomstige Beurskwartier in Utrecht.



Logistiek is zichtbaar aanwezig en levert een belangrijke bijdrage aan het functioneren van onze economie en samenleving. En toch zien we dat logistiek lang niet altijd een plek heeft bij gebiedsontwikkelingen. Door de grote vraag naar mobiliteit en de uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid wordt personenmobiliteit wel steeds vaker uitgebreid belicht in het gebiedsontwikkelingsproces, maar het is voor veel gemeenten een groot vraagstuk hoe het logistieke systeem functioneert en wat er qua logistieke bewegingen op een gebied af komt.

Laten we ons een gemengd woon-werkgebied voorstellen van circa 32.000 vierkante meter. Alle beleidsafdelingen zijn aangeschoven, er vinden discussies plaats over parkeernormen, verkeersmodellen en deelmobiliteit. Er ligt een masterplan met een hoog ambitieniveau op ruimtelijke kwaliteit, maar... het woord logistiek komt daar niet in voor. We zien dat logistiek meer aan de markt wordt overgelaten en door het enorme tempo van ontwikkelingen minder grijpbaar is. Het probleem is bovendien dat logistiek geen gezamenlijk belang is en daardoor minder hoog op de agenda staat. Het ontbreekt vanuit gemeenten aan een inhoudelijke beleidsvisie op het gebied van logistiek. En er is onvoldoende vertaalslag van kennis naar

een beleidsbeslissing te nemen waarin logistiek is geborgd.

Logistiek borgen door strategische visie

Een belangrijke stap om logistiek beter te borgen is een strategische visie op logistiek. Ga in gesprek met logistieke adviseurs binnen en buiten de gemeente, andere beleidsterreinen en logistieke partijen en partners in de regio. Zorg voor een gezamenlijk beeld over de huidige en toekomstige situatie. Het is zinvol om hiervoor ook enquêtes af te nemen bij de inwoners of het klachtensysteem te raadplegen. Enkele aandachtspunten daarbij:

- ✳ Welke ruimtelijke kwaliteitseisen gelden er per gebied of object in relatie tot logistiek? Waar is die ruimte en welke eisen stel je aan bedrijven die zich daar gaan vestigen? Mogelijk is er een *hub*-strategie waarin (een deel van) deze vragen worden beantwoord.
- ✳ Hoeveel logistieke bewegingen vinden dagelijks plaats? Welk type? Om deze vragen te beantwoorden, kan gebruik worden gemaakt van bijvoorbeeld kentekenscans.
- ✳ Hoe kun je als gemeente monitoren? En hoe ga je communiceren?

Een strategische visie is een eerste stap. Daarnaast zijn er in het Klimaatakkoord maatregelen vastgelegd om de CO₂-emis-

wagens die primair een dienst leveren. Knelpunt is dat door elektrificatie voertuigen een-op-een worden vervangen en er nauwelijks wordt gefocust op het slimmer inrichten van goederenstromen, zoals bundeling. De nadruk op grootschalige vervanging van conventionele voertuigen door emissieloze varianten leidt tot uitdagingen in de schaarse publieke ruimte als er niet wordt gekeken naar oplossingen voor (relatief) minder stedelijke logistiek. Ook de positionering van laadinfrastructuur vormt hierbij een aandachtspunt.

Sturing geven aan gebiedsontwikkelingen

Verschillende ontwikkelingen zorgen voor een momentum om zowel de emissie van stadslogistiek als de structuur van logistieke ketens, en daarmee de benodigde ruimte, tegen het licht te houden. De Omgevingswet biedt instrumenten om sturing te geven aan gebiedsontwikkelingen, zoals de omgevingsvisie. Dit instrument speelt een cruciale rol in het omgevingsbeleid van gemeenten en provincies. Voor visievorming is het belangrijk stedelijke logistiek niet als een puur functioneel verkeerskundig vraagstuk te zien, maar als een verkeerskundig, economisch, ruimtelijk en sociaal vraagstuk. Logistiek en goederenvervoer zijn multidisciplinaire vraagstukken die verder reiken dan alleen verkeer of mobiliteit. Dit vraagt om betrokkenheid van andere disciplines zoals planologie, stedenbouw en economie. Door logistiek in de omgevingsvisie al te benoemen en te beschrijven wat voor rol logistiek nu en in de toekomst speelt in de stad en regio, wordt het in een later stadium makkelijker om logistiek ook in andere beleidsstukken te borgen.

Efficiënter ruimtegebruik

Op gebiedsniveau kan een slimme inpassing van logistiek leiden tot efficiënter ruimtegebruik. Zo kunnen logistieke onder-

Het ontbreekt vanuit gemeenten aan een inhoudelijke beleidsvisie

gebiedsniveau: wat kan een gebied verdragen en welke kansen kan logistiek bieden? Door het ontbreken van een logistiek programma van eisen heeft de individuele ambtenaar geen grondslag om eisen op projectniveau te stellen of

sies die gerelateerd zijn aan stadslogistiek te reduceren. Een deel van de uitdaging om emissies te reduceren is de elektrificatie van voertuigen. Dit zal door de invoering van de zero-emissiezones vooral plaatsvinden bij sectoren met veel bestel-

delen worden verschoven van publieke naar private ruimte, bijvoorbeeld door het realiseren van ondergrondse inpandige parkeergelegenheid en laadinfrastructuur voor logistiek. In de publieke ruimte kan de bespaarde ruimte worden ingezet om de beeldkwaliteit van een gebied te verhogen. Een voorbeeld hiervan is het Utrechtse Beurskwartier, een nieuw centrumgebied voor wonen, werken en ontspannen. Het gebied wordt grotendeels autoluw met een openbare ruimte die optimaal is ingericht voor voetganger en fietser. Er komen naast enkele plekken voor deelauto's geen parkeervoorzieningen.

De vraag bij een autoluw gebied is hoe je de ambities voor een hoogwaardige leefomgeving combineert met de benodigde aan- en afvoer van goederen en diensten. Met ontwerpend onderzoek hebben wij de verschillende voertuigen en stromen die zich dagelijks door het gebied bewegen in kaart gebracht. We hebben berekend hoeveel deelauto's er nodig zijn per bouwblok en wat voor type voertuigen zijn gemoeid met de logistieke stromen die het gebied aantrekt. Waar nu nog bedrijfswagens en pakketdiensten op straat parkeren, wordt dit in het Beurs-

kwartier in de bouwblokken ingepast. De gemeente had het idee om (deel)mobilititeit en logistiek samen te laten komen in kleine hubs. De logistieke eisen zijn opgenomen in het stedenbouwkundig plan. Gebiedsontwikkeling is altijd maatwerk,

ging. Locaties zijn vaak slecht bereikbaar met vrachtwagens, de bouwplaats is klein en de milieuregels streng. Wij zijn door deze gemeente gevraagd te adviseren over sturingsmechanismen om de regie te (blijven) voeren over de diverse bouwprojec-

Logistiek zou naast personenmobilititeit een volwaardige plaats aan tafel moeten krijgen bij gemeenten

maar het Beurskwartier is in elk geval een mooi voorbeeld hoe logistieke eisen een plek in de ruimte kunnen krijgen.

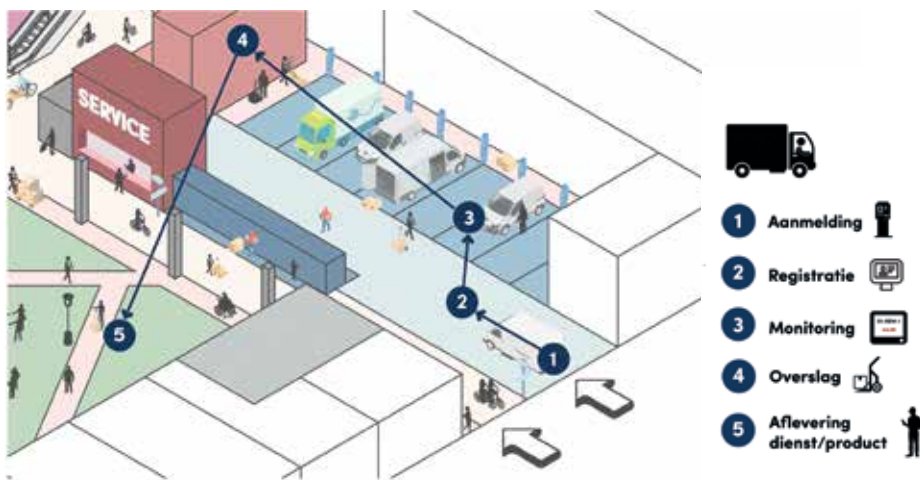
Bouwlogistiek in Dijk en Waard

Een ander voorbeeld is de inpassing van bouwlogistiek in de gemeente Dijk en Waard, waar de komende jaren diverse bouwactiviteiten plaatsvinden. Zeker wanneer diverse projecten gelijktijdig in uitvoering zijn of het een integrale gebiedsopgave betreft, is het niet eenvoudig het gebied bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Dit is ook een logistieke uitda-

ten en grip te houden op de projectontwikkelaars en bouwers. Het eindproduct van deze opdracht is een stroomschema met een analyse van de bouwlogistiek in het plangebied. In dit document staan de conflicterende bouwprojecten en zijn meerdere scenario's uitgewerkt op basis van de bouwopgave. Het geeft handvatten voor zowel de gemeente als voor de projectontwikkelaars en bouwers.

Tenslotte: een volwaardige plaats voor logistiek

Logistiek zou naast personenmobilititeit een volwaardige plaats aan tafel moeten krijgen bij gemeenten. Door de sterke aantrekkingskracht en groei van steden en gebieden als centrum voor wonen, werken en ontspannen, is het van belang om te anticiperen op de toename van verkeersbewegingen, de competitie om ruimte en de negatieve impact op de leefbaarheid in steden en gebieden. Gebeurt dit niet, dan heeft dit onder andere effect op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de druk op de openbare ruimte. Bovendien kunnen slimme oplossingen en innovaties de kwaliteit en waarde van een gebied verhogen. Dit is het moment om in te grijpen en de uitdagingen het hoofd te bieden. *



Activiteitenketen facilitaire goederen en diensten in het Beurskwartier in Utrecht.