



# Logistics Overijssel

Adding – Connecting – Challenging

## Werken aan Logistics Overijssel 2024-2027

Van (meer)waarde voor Overijssel



## Inhoud

<b>1. Inleiding.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Logistiek in Overijssel .....</b>	<b>5</b>
2.1 Ruimtelijk economisch profiel .....	5
2.2 Profiel onderwijs en arbeidsmarkt .....	7
2.3 Profiel infrastructuur en bereikbaarheid.....	8
2.4 Uitgevoerde projecten.....	9
2.5 Opgave voor (doorontwikkeling van) logistiek en goederenvervoer in Overijssel.....	10
<b>3. Visie op logistiek en goederenvervoer in Overijssel .....</b>	<b>15</b>
<b>4. Ambitie, opgave en projecten per thema.....</b>	<b>17</b>
4.1 Thema 1: Bereikbaarheid en ruimte .....	17
4.2 Thema 2: International business .....	22
4.3 Thema 3: Duurzaamheid & circulaire economie .....	25
4.4 Thema 4: Kennis, onderwijs en arbeidsmarkt.....	28
<b>5 Organisatie, communicatie en uitvoering .....</b>	<b>31</b>



# 1. Inleiding

Met 80.000 banen en een aandeel van 12% in het Bruto Regionaal Product is logistiek en goederenvervoer van groot belang voor Overijssel. Bovendien vormt de logistiek en het goederenvervoer de ruggengraat van de (regionale) economie. Logistiek en goederenvervoer zijn sterk verbonden met andere sectoren en ecosystemen in Overijssel (bv. agro, high-tech, circulair) en een voorwaarde voor verbinding en versterking van deze sectoren.

De positie van Overijssel op de North Sea-Baltic Corridor, haar vestigings- en ondernemersklimaat en de goede multimodale bereikbaarheid via de binnenvaart, over de weg en via het spoor, bieden kansen voor groei van bestaande (logistieke) activiteiten en een hogere toegevoegde waarde (en werkgelegenheid) te creëren. Logistiek vormt een belangrijke voorwaarde om relatief sterke verladende sectoren in Overijssel, zoals de hightech maakindustrie, groothandel, agrofood, chemische industrie en de bouw te versterken en om de (nationaal) relatief sterke positie in wederuitvoer te faciliteren. Ook de transitie naar een circulaire economie biedt kansen, waarbij ook logistiek en goederenvervoer cruciaal is voor de totstandkoming van die transitie.

Het blijft van belang om (gericht) in te blijven zetten op voldoende instroom en behoud van logistiek personeel, goed en sociaal werkgeverschap (sociale innovatie en sociaal ondernemerschap), efficiënter en duurzaam goederenvervoer en modal shift en toegang voor bedrijven tot toepasbare kennis en innovaties. Ontwikkelingen op gebied van logistiek en goederenvervoer kunnen effecten hebben op de bereikbaarheid, het milieu en de leefbaarheid in Overijssel en bovendien leiden tot krapte op de arbeidsmarkt.

Logistiek en goederenvervoer is cruciaal voor de welvaart en het welzijn in Overijssel. Zonder logistiek en goederenvervoer staat het bedrijfsleven in de provincie stil, worden supermarkten en winkels niet bevoorrad en pakketjes niet meer bij de consument en de bedrijven bezorgd. Een groot deel van de logistiek en het goederenvervoer in en door Overijssel heeft nauwe banden met en/of is gerelateerd aan het in Overijssel gevestigde bedrijfsleven. Met andere woorden, de logistiek en het goederenvervoer is dienend aan de versterking van de regionale economie in Overijssel.

## **Voortbouwen op bestaande inzet, maar situatie sterk gewijzigd**

Al sinds 2017 (en eerder ook al via specifieke infrastructurele programma's) wordt de logistieke sector in Overijssel ondersteund via koers- en ambitiedocumenten en daaraan gekoppelde financiële middelen. Vanwege het einde van de looptijd van het bestaande programma is het wenselijk om de bestaande inzet te evalueren en te herzien. De wereld is immers ook ingrijpend veranderd in de afgelopen periode:

- De oorlog in Oekraïne en eerder ook al tijdens de COVID19-pandemie maakt duidelijk hoe kwetsbaar (mondiale) supply chains zijn. Bedrijven herbezinnen bestaande ketens om op die manier leveringsbetrouwbaarheid te vergroten en afhankelijkheid van andere partijen in de keten te verkleinen.
- Als gevolg van de energietransitie van fossiele naar hernieuwbare brandstoffen zijn logistieke en verladende bedrijven genoodzaakt om de eigen bedrijfsprocessen aan te passen en te heroverwegen.



- De transitie naar een circulaire economie zorgt voor nieuwe en andere goederenstromen bij bedrijven. In plaats van mondiale ketens worden regionale ketens in de toekomst belangrijker en dominant. Recycling en retourstromen worden belangrijker. In welke context 'regionaal' moet worden gezien kan per goederenstroom verschillen. De impact op het bedrijfsleven is in potentie zeer groot.

Het gevoel van urgentie om nu in te grijpen is groot. Het debat over de inrichting van de ruimte wordt op dit moment gevoerd, inclusief de relevante aspecten die daarbij horen. Overheid, bedrijfsleven en intermediairs zijn het grotendeels eens over het feit dat nu stappen gezet moeten worden naar een nieuwe economie.

### **Logistics Overijssel: netwerkorganisatie**

Het platform Logistics Overijssel (voorheen Port of Logistics Overijssel) vervult provinciebreed een belangrijke rol bij het bij elkaar brengen van bedrijven en initiatieven op gebied van logistiek en goederenvervoer in Overijssel. Logistics Overijssel is een netwerkorganisatie. Dat betekent dat Logistics Overijssel partijen verbindt om een bijdrage te leveren aan de vooraf gestelde doelen, die zij individueel niet kunnen oplossen. Ook kan Logistics Overijssel – als platform van bedrijven, overheid en kennisinstellingen – een agenderende en lobbyfunctie vervullen en op die manier de realisatie van doelen dichterbij brengen.

De provincie Overijssel is een van de partijen die zich aangesloten heeft bij het platform. Zij conformeert zich aan de ambities en doelen. Daarnaast heeft de provincie ook zelfstandig taken en verantwoordelijkheden die raakvlakken hebben met logistiek en goederenvervoer. Denk bijvoorbeeld aan investeringen in de (provinciale) infrastructuur, de programmering van bedrijventerreinen en beleidsdoelen ten aanzien van energietransitie en klimaatadaptatie. De provincie Overijssel verstrekt subsidie om de samenwerking te faciliteren.

In de regio's zijn de Ports of Deventer<sup>1</sup>, Twente en Zwolle met eigen programma's actief om de logistiek te versterken. Daarbij werken de drie Ports in Logistics Overijssel samen aan innovatie en ontwikkeling van hun bedrijfsvoering en dienstverlening, aan de doorontwikkeling van regionale samenwerking gericht op versterking en verduurzaming van logistiek en aan gezamenlijke profilering.

Binnen Logistics Overijssel wordt aan de hand van thema's gewerkt aan een vitale toekomst voor de logistiek en het goederenvervoer in Overijssel.



*Heisessie stuurgroep en kernteam Logistics Overijssel - november 2023*

---

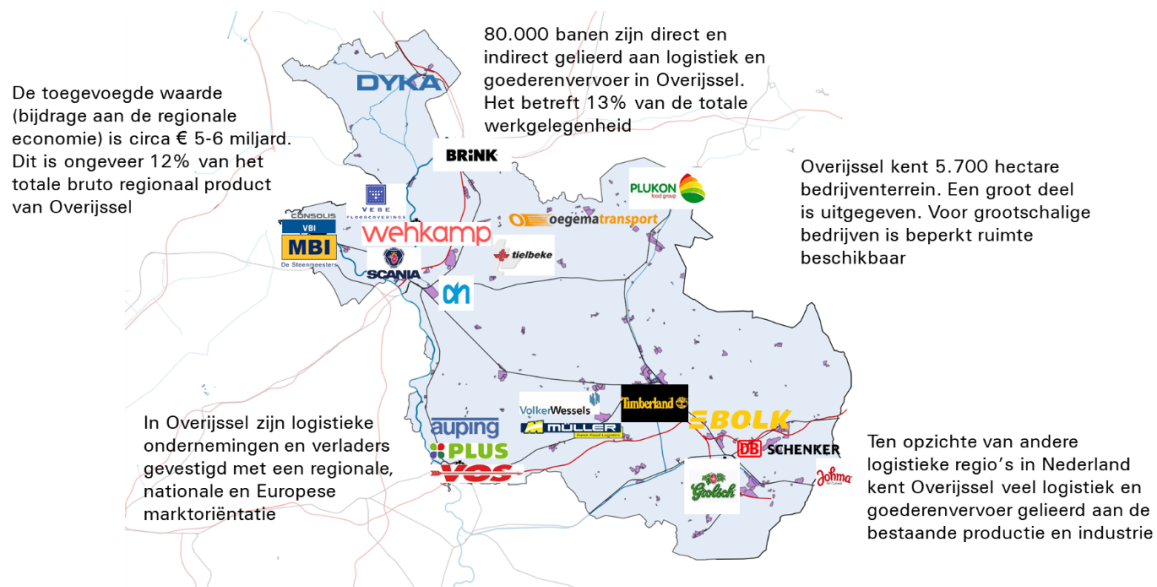
<sup>1</sup> (Port of) Deventer heeft een sterke relatie met de Regio Stedendriehoek. Niet alleen is het Daily Urban System voor een groot deel geënt op dit gebied, ook is hier een Logistiek Netwerk actief welke in verbinding staat met het regionale bedrijfsleven, gemeenten en het logistieke onderwijs. De realisatie van een containerterminal in de haven van Deventer biedt ook voor bedrijven buiten Overijssel een kans voor vervoer via binnenvaart.

## 2. Logistiek in Overijssel

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de kenmerken van het logistieke en goederenvervoer profiel van Overijssel. We zoomen hierbij in op het ruimtelijk economisch profiel, het profiel op onderwijs en arbeidsmarkt en het profiel op infrastructuur en bereikbaarheid. Ook staan we kort stil bij de uitgevoerde projecten vanuit het perspectief van Logistics Overijssel. In 2.5 geven we een doorkijk naar de opgaven waar logistiek en goederenvervoer in Overijssel voor staat in de komende periode (middellange en lange termijn).

### 2.1 Ruimtelijk economisch profiel

Hieronder is een beschrijving opgenomen van de ruimtelijk economische kenmerken van de logistieke en verladende sector in Overijssel met enkele bijbehorende belangrijke conclusies en bevindingen.



Met 80.000 banen<sup>2</sup> is de economische waarde van goederenvervoer en logistiek in Overijssel navenant. Overijssel kent een eigen, uitgesproken logistiek en goederenvervoerprofiel. De basis voor dit profiel is gelegen in maakindustrie, landbouw en bouw. Deze vertegenwoordigen een hoge toegevoegde waarde voor de regionale economie.

Ruimtelijk kent Overijssel circa 5.700 hectare aan bedrijventerrein. Een deel (grootveel 40%) daarvan is in gebruik bij bedrijven in goederenvervoer en logistiek. Het kan dan gaan om zowel grote als kleinere bedrijven, vervoerders en verladende, en om bedrijven met veel of weinig arbeid. Een deel van de bedrijven in Overijssel is watergebonden. In het verleden zijn hiertoe investeringen gedaan in de aanleg van fysieke infrastructuur om dit mogelijk te maken. Niet alle watergebonden bedrijfskavels zijn in gebruik bij watergebonden bedrijven.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Exclusief Stedendriehoek.

<sup>3</sup> Er bestaat op dit moment geen sluitend overzicht van het aandeel watergebonden bedrijfskavels die ook daadwerkelijk gebruikt worden door watergebonden bedrijven. In het verleden heeft Stec Groep in Port of

### Profiel van drie logistieke samenwerkingen in Overijssel

De Port of Zwolle, Port of Deventer en Port of Twente hebben elk een eigen signatuur. Samen bieden zij een compleet pakket aan infrastructuur, faciliteiten en dienstverlening voor bedrijven in de regio.

- **Port of Zwolle** (havens van Zwolle, Meppel en Kampen) geldt als de logistieke hub van Noordoost-Nederland. Ook heeft de regio en de havens toegang tot het short sea netwerk. De regio is sterk in logistiek, e-commerce en maakindustrie. Vanwege de strategische ligging vervult de regio een draaischijffunctie tussen de havens van Rotterdam en Amsterdam en het achterland. De dominante goederenstromen in de havens nu zijn voedingsmiddelen, veevoeder en landbouwproducten, ruwe mineralen en bouwmaterialen en fossiele producten. De havens verkennen hoe de ruimte in de haven beter benut kan worden en hoe ingespeeld kan worden op de transitie naar een circulaire economie. Een mogelijke ontwikkeling van een railterminal in Zwolle zorgt voor trimodale op- en overslagmogelijkheden. De regio Zwolle is een groeiregio, gekenmerkt door een sterke positie van het lokale en regionale MKB.
- **Port of Deventer** ligt aan de A1-corridor en is onderdeel van de regio Stedendriehoek. Port of Deventer, als onderdeel van het Logistiek netwerk Stedendriehoek, wil zich ontwikkelen tot een betekenisvol logistiek knooppunt in Oost Nederland als onderdeel van de North Sea Baltic Corridor. Ze maken zich sterk voor het optimaliseren van logistieke ketens, de transitie naar schoon en slim transport, versterking van de logistieke arbeidsmarkt en een goede ruimtelijke inpassing van logistieke bedrijfsactiviteiten. Het is een binnenhaven met een sterke focus op agro/bulk en hoofdzakelijk een hub voor de regio. De komst van de containerterminal versterkt de logistieke functie van de stad en regio. Ingezet wordt op een toekomstbestendige haveninfrastructuur die via de IJssel en Twentekanalen goed bereikbaar blijft. Hiermee wordt Deventer opgenomen in een netwerk met directe verbindingen naar Rotterdam en Antwerpen. De regio is sterk in regionale logistiek en maakindustrie.
- **Port of Twente** kent een gevarieerd logistiek netwerk met een internationale oriëntatie. Van oudsher is de regio sterk in hightech en innovatie. Het havenbedrijf Port of Twente bestaat uit vijf samenwerkende gemeenten (Almelo, Hengelo, Enschede, Hof van Twente en Lochem), samen goed voor ruim 6 miljoen ton aan bulkoverslag en >100.000 TEU aan containeroverslag. De containerterminal in Hengelo is een van de grootste inland terminals in Nederland. Investerings in het Twentekanaal zorgen voor een grotere betrouwbaarheid en een robuuster binnenvaartnetwerk.


Naast de samenwerking in de drie ports, zorgt logistiek en goederenvervoer voor sterke verbindingen met andere ecosystemen in de provincie. Denk aan voor Overijssel sterke ecosystemen zoals de high-tech industrie en agrifood. Bedrijven in deze sectoren zijn voor een groot deel afhankelijk van naadloze en robuuste logistiek. Ook voor de transitieopgave (bijvoorbeeld de transitie naar een circulaire economie) zijn logistiek en goederenvervoer cruciaal.

---

Twente onderzoek gedaan hiernaar. Het bleek dat circa 35% van de 280 hectare watergebonden kavels niet gebruikt werd als zodanig. Onze inschatting is dat dit overeenkomt met de situatie in heel Overijssel. Circa 30-40% van de bestaande watergebonden bedrijfskavels is niet als zodanig in gebruik.

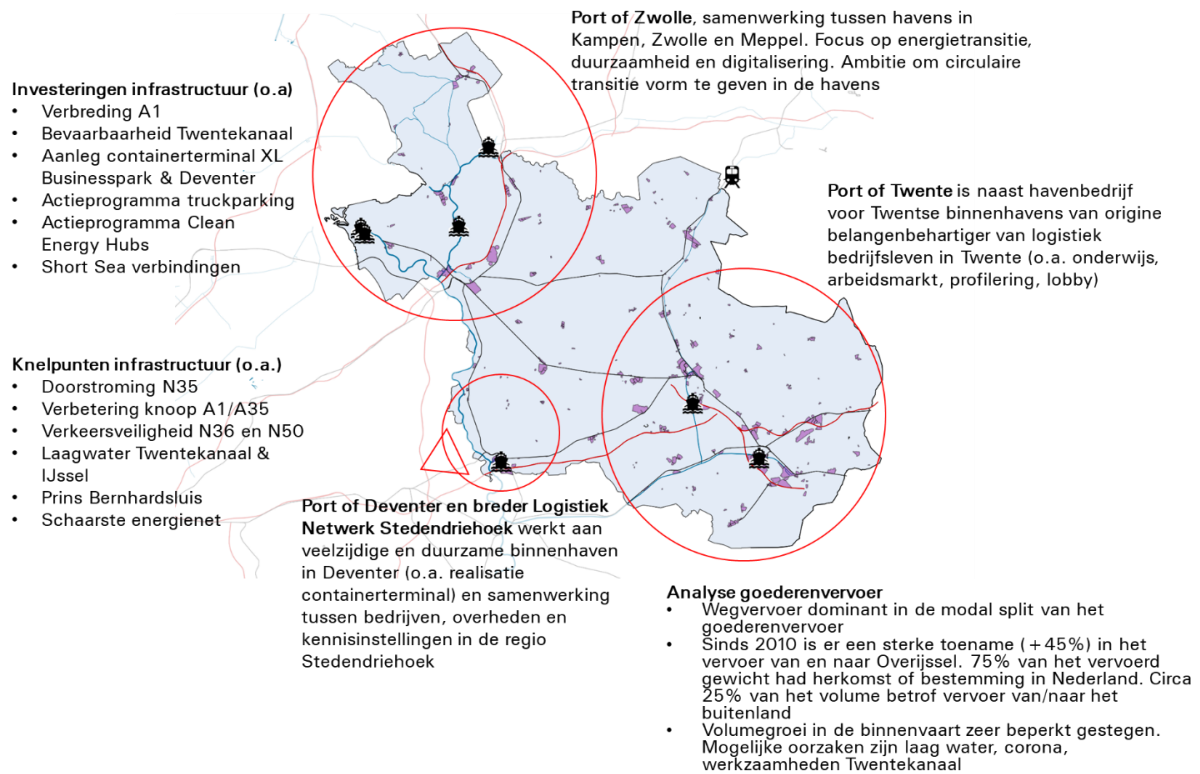
## 2.2 Profiel onderwijs en arbeidsmarkt

Hieronder sommen we de belangrijkste kenmerken van de onderwijs en arbeidsmarkt voor logistiek in Overijssel op.

Aspect	Kenmerken Overijssel
<b>Basiskenmerken arbeidsmarkt Overijssel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Overijssel kent een beroepsbevolking van 662.000 personen.</li> <li>In Overijssel is de werkloosheid 3,2% (21.000 geregistreerde werklozen). 25% is ouder dan 45 jaar.</li> <li>Er zijn 27.000 bijstandsuitkeringen geregistreerd in Overijssel.</li> </ul>
<b>Ontwikkeling opleidingsniveau logistieke banen</b>	<div style="display: flex; align-items: center;">  </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>Komende jaren verschuiving type werk: minder handjes, meer techniek en datamanagement vereist. Het gaat dan om technische operators, engineers, supply chain designers, waveplanners, etc.</li> <li>Gemiddeld opleidingsniveau bij logistiek zal gaan toenemen. Meer vraag naar MBO4 en HBO functies.</li> </ul>
<b>Opleidingen en aantal studenten in de logistiek</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In Overijssel zijn diverse onderwijsmogelijkheden binnen logistiek. Deltion College, ROC van Twente, Windesheim hebben logistieke opleidingen. Ook bij het ROC Aventus zijn onderwijsmogelijkheden (locatie Apeldoorn).</li> <li>Aantal studenten met logistieke studierichting: <ul style="list-style-type: none"> <li>Deltion College: 1.800 studenten</li> <li>ROC van Twente: 1.100 studenten</li> <li>Windesheim: circa 500 studenten</li> <li>ROC Aventus: circa 300 studenten</li> </ul> </li> <li>Op de Universiteit Twente is het Twente Smart Logistics and Transport solutions-netwerk actief. In dit onderzoekscentrum werken 80+ experts op het gebied van transport, logistiek en mobiliteit. Jaarlijks circa 80 afgestudeerden binnen Industrial Engineering &amp; Management, met diverse logistieke specialisaties.</li> </ul>
<b>Initiatieven ter versterking van de arbeidsmarktpositie van bedrijven</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Week van de Logistiek: Port of Twente organiseert – samen met diverse overheden, kennisinstellingen en georganiseerd bedrijfsleven – jaarlijks een logistieke week, waarbij deelnemers de kans hebben de logistiek zelf te beleven.</li> <li>In en met het Logistiek Netwerk Stedendriehoek is in november 2023 de eerste Dag van de Logistiek georganiseerd. De werkgroep gaat een actieplan ontwikkelen om jongeren, zij-instromers en onbenut arbeidspotentieel meerjarig te interesseren voor de logistiek en met LLO oplossingen wil komen voor de veranderde vraag naar arbeid</li> <li>Sectortafel Logistiek: in de Regio Zwolle vindt jaarlijks een sectortafel transport en logistiek plaats. Hiermee wil de regio (en het bedrijfsleven) jongeren, zij-instromers en mensen zonder baan enthousiasmeren over transport en logistiek.</li> <li>Perron038 &amp; Logistics Lab: Perron038 een innovatiecentrum in Zwolle waar bedrijven, opleidingen en studenten samenwerken, onderzoeken en experimenteren om te innoveren – draagt bij aan het behoud van hoger opgeleiden voor de logistieke sector.</li> </ul>

## 2.3 Profiel infrastructuur en bereikbaarheid

- De belangrijkste kenmerken op het vlak van infrastructuur en bereikbaarheid<sup>4</sup> in Overijssel is hieronder beschreven.



Ondanks de sterke uitgangspositie van Overijssel en de investeringen in (harde en zachte) infrastructuur (en organisatie) blijven er voor de toekomst aandachtspunten om ervoor te zorgen dat er geen knelpunten ontstaan (of deze juist opgelost worden). Een aantal van deze opgaven is als gevolg van transities (klimaat, energie, mobiliteit) urgenter geworden.



<sup>4</sup> Hoewel Overijssel met Twente Airport (en in de directe omgeving) ook bereikbaar is via de lucht nemen we dit in het kader van de visieontwikkeling voor Logistics Overijssel niet mee. De omvang hiervoor is te beperkt. Wel zijn er mogelijk enkele bedrijven in Overijssel die gebruik maken van luchtvracht als modaliteit in het logistieke proces, bijvoorbeeld via Schiphol.



## 2.4 Uitgevoerde projecten

Onder de vlag van de provincie Overijssel, Logistics Overijssel en/of de Ports zijn in de afgelopen jaren veel projecten, initiatieven en acties uitgevoerd binnen de kerntaken die Logistics Overijssel heeft. Zonder volledig te willen en kunnen zijn gaat het om onderstaand overzicht.

Overijssel Bereikbaar	International Business	Vitale Arbeidsmarkt	Kennis en Innovatie
<ul style="list-style-type: none"> <li>• (Lobby voor) CEF bijdrage voor Twentekanalen</li> <li>• (Lobby voor) realisatie tweede sluisolk Eefde, verruiming Twentekanalen, sluis Kornwerderzand, vaargeulen</li> <li>• Verbeteren brug- en sluisbediening / digitalisering</li> <li>• (Deelname aan programma) Off Road Overijssel / Joint Corridor</li> <li>• (Samen met bedrijfsleven) opstellen en realisatie truckparkings</li> <li>• (Deelname in project) beter benutten haven / vergroening Port of Zwolle (i.k.v. regio deal)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propositie opgesteld voor regio's en provincie</li> <li>• Deelname Break Bulk Bremen</li> <li>• Deelname Transport Logistics Messe München</li> <li>• Organisatie jaarcongres NVB, 2019, NDD 2019</li> <li>• Gezamenlijke lobby voor subsidies en infrastructuur</li> <li>• (Aanzet voor) handelsmissie North Sea Baltic corridor, inmiddels verkennende missie naar Baltische Staten georganiseerd</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Huis van de Logistiek (regio)</li> <li>• Week/dag van de Logistiek (regio)</li> <li>• HCA Regio Zwolle: sectortafel logistieke arbeidsmarkt</li> <li>• Stagebemiddeling studenten – bedrijfsleven</li> <li>• Samenwerking Werkgeversservicepunten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opzetten informatieplatform Blauwe Golf</li> <li>• Initiëren van project 'Talking Traffic' (connecting transport corridor)</li> <li>• Deelname aan Interreg programma Dual Ports</li> <li>• Factsheet lage waterstanden Twentekanaal en project Digital Twin</li> <li>• Uitvoering GO-RAL</li> </ul>

### Wat vinden stakeholders van de inzet van Logistics Overijssel?

In het kader van het opstellen van deze visie zijn interviews gehouden met zeventien stakeholders, waarvan twee kennisinstellingen, vertegenwoordigers van de drie ports en twaalf bedrijven. We keken terug en vooral vooruit om input op te halen voor deze visie. De belangrijkste bevindingen:

- Logistics Overijssel staat (bij bedrijven) vaak onvoldoende op de radar en daarmee dus ook niet als potentiële partner om problemen te helpen oplossen en/of initiatieven te initiëren. Bij de havenbedrijven en kennisinstellingen zijn de activiteiten van Logistics Overijssel wel bekend. Bijdragen die genoemd worden zijn de lobby voor bijvoorbeeld de Kornwederzandsluis, de verbreding van het Twentekanaal, de verbreding van de N35 en het benutten van best practices op het vlak van de arbeidsmarkt, in het bijzonder de kruisbestuiving van de Week van de Logistiek.
- In samenhang met bovengenoemde constatering hebben de stakeholders weinig of geen kennis van de positie van Logistics Overijssel, met en in relatie tot andere entiteiten zoals de provincie, de drie ports, Oost-NL en anderen. Hierdoor is onvoldoende duidelijk wie nu waarvoor verantwoordelijk is en wie welke successen boekt. In de afbakening van taken is het daarom belangrijk leidend te maken wie waar de meeste waarde toevoegt.

- Stakeholders zien drie primaire kerntaken van Logistics Overijssel: a. het ontwikkelen van visie; b. het faciliteren, bij elkaar brengen van partijen; c. het uitvoeren van een professionele lobby op basis van een sterke expertise.
- Bedrijven maken zich zorgen over de beeldvorming van logistiek. Door de impact op het landschap dreigt logistiek onder te sneeuwen en dreigt de licence to operate, het recht om te groeien, op het spel te staan. De balans is zoek in de discussie. Logistics Overijssel wordt een belangrijke rol toegedicht om ervoor te zorgen dat de sector logistiek kan blijven groeien door een professionele lobby richting politiek en bedrijfsleven. In dit kader is opvallend dat vrijwel alle stakeholders het eens zijn dat groei van de logistiek in Overijssel geen doel op zich is. De focus dient te verschuiven van de logistiek zelf naar versterking van de bestaande bedrijven in de regio en slimme logistiek en goederenvervoer. Een sterke logistiek versterkt de concurrentiepositie van het lokale bedrijfsleven.
- Logistics Overijssel moet zich – volgens de geïnterviewden – concentreren op het scheppen van randvoorwaarden en bij elkaar brengen van partijen zodat op de verschillende thema's de juiste partijen bij elkaar om tafel komen. Op het thema arbeidsmarkt heeft Logistics Overijssel een agenderende en faciliterende rol. Het vasthouden van mensen in de regio, interesseren van mensen om in de logistiek te gaan werken en efficiënter werken zijn bedrijfsoverstijgende thema's waar Logistics Overijssel een duidelijke verbindende schakel kan zijn. Aan de partners is het dan om hier uitvoering aan te geven.
- Logistics Overijssel is er voor de bedrijven in logistiek en goederenvervoer in Overijssel. Dit betekent dat een duidelijke bijdrage en stem van het bedrijfsleven onontbeerlijk is voor het succes van de netwerkorganisatie. De betrokkenheid van het bedrijfsleven laat bij sommige tafels te wensen over. Zowel op strategisch niveau als bij de uitvoering is dit een aandachtspunt.

## 2.5 Opgave voor (doorontwikkeling van) logistiek en goederenvervoer in Overijssel

Hieronder gaan we kort in op de belangrijkste uitdagingen waarmee de logistiek en het goederenvervoer in Overijssel op korte en (middel)lange termijn wordt geconfronteerd.

### Stikstofcrisis en beperkte ontwikkelruimte als gevolg hiervan

In de provincie Overijssel liggen 24 beschermde Natura 2000-gebieden. Voor een groot deel van deze gebieden zijn de stikstofdeposities te hoog. Gevolg is dat de ontwikkelruimte voor bedrijven en andere sectoren beperkt is en blijft. Anderzijds biedt dit kansen voor verduurzaming en innovatie. Immers, bedrijven moeten versneld een oplossing vinden. Het verminderen van stikstofuitstoot bij de bron heeft prioriteit gekregen. Het verduurzamen van de binnenvaart en het goederenvervoer over de weg worden inmiddels al met behulp van een subsidieregeling aangepakt. Logistiek makelaars inventariseren kansen bij bedrijven in Overijssel om versneld stappen te zetten, maar hier ligt nog een grote uitdaging naar de toekomst.



*Interview met Christa Baas (logistiek makelaar) over stadslogistiek en zero emissie-zones*

### Ruimte(gebrek) voor grootschalige bedrijven

Overijssel kent – net als veel andere provincies – een gebrek aan ruimte voor grootschalige bedrijven. Uit de recente prognose bedrijventerreinen (2023 - 2026, vastgesteld in GS in april 2023) blijkt tot en met 2040 een ruimtevraag die groter is dan het op korte termijn beschikbare aanbod. Er zijn weliswaar kansen voor intensivering, maar onvoldoende om alle vraag te faciliteren. Vrijwel alle grootschalige bedrijfskavels in Overijssel zijn vergeven.

Er bestaan nog geen concrete plannen voor nieuwe bedrijventerreinen, in Twente wordt gesproken over XL Businesspark II en in de Regio Zwolle wordt nu onderzoek gedaan naar de beste locatie voor een gebiedsontwikkeling voor grootschalige bedrijvigheid. Ook in de regio Stedendriehoek is er beperkt (nieuwe) ruimte voor grootschalige bedrijvigheid. Aangezien de doorlooptijd – onder andere vanwege de stikstofproblematiek en als gevolg van maatschappelijke weerstand – van nieuwe plannen aanzienlijk is, zal de schaarste niet van korte duur zijn.



*Haven van Kampen*

### Verlagen van de supply chain risico's

De COVID19-pandemie, de oorlog in de Oekraïne en de geopolitieke strijd tussen het Westen en China leiden tot andere inzichten over de supply chain risico's. Waar tot voor kort de inrichting van de supply chain primair ingegeven werd door kostenoverwegingen, worden nu de risico's ten aanzien van aanvoerlijnen meegewogen. De lockdowns in China, de verstoringen in de containervaart, de chiptekorten en de wens minder afhankelijk te zijn van China leiden er nu toe dat de Europese Commissie en de Nederlandse regering streven naar het diversificeren van supply chains. Door diverse bedrijven wordt serieus nagedacht om een deel van de productie terug te halen naar Europa en om hogere voorraden dichtbij de consument en/of klant aan te leggen, om de leverzekerheid te verhogen. Dit wordt re- en nearshoring genoemd. Het bewustzijn dat deze ontwikkelingen leiden tot meer productie in Europa, waarvan een klein deel ook in Overijssel en tot meer behoefte aan opslagruimte en daarmee tot meer grootschalige gebouwen begint pas langzaam door te dringen.



### **Netcongestie en verduurzaming productie en transport**

De beschikbaarheid van voldoende capaciteit op het net om de noodzakelijke energietransitie te faciliteren en om aansluiting van nieuwe bedrijven te realiseren is een grote uitdaging. Tennet en de regionale netbeheerders (in Overijssel hoofdzakelijk Enexis) werken aan netversterking, maar het duurt minimaal tot 2028 voordat deze gerealiseerd zal zijn. Ontwikkelingen zoals onderzoek en realisatie van smart grids op bedrijventerreinen en/of opslag van duurzaam opgewekte energie (bv. uit zon op dak of windmolens) staan daarom extra in de belangstelling.

### **Energietransitie transport en vervoer**

Het uitfaseren van fossiele brandstoffen in het transport is onmiskenbaar ingezet en zal worden ondersteund door prijsbeleid, zoals beprijzing van CO<sub>2</sub> uitstoot. De logistieke sector en het goederenvervoer staan voor de uitdaging om de emissie van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> te reduceren door het wagenpark en de binnenvaartschepen te elektrificeren of over te stappen op een alternatieve energiedrager die emissievrij is. Probleem daarbij is dat de sector nog niet weet wat de energiedrager van de toekomst wordt, de kosten van elektrische vrachtwagens of combinatie van andere energiedragers veel hoger zijn dan van met diesel aangedreven vrachtwagens en praktische problemen, zoals het ontbreken van voldoende laadpunten voor emissievrije energie. De stapeling van deze drie factoren weerhoudt veel bedrijven ervan te investeren.

Desalniettemin voeren overheden de druk op, onder andere door het instellen van zero-emissiezones in binnensteden van grote(re) steden en de bijdrage die van de sector logistiek verlangd wordt om te voldoen aan de norm in de Klimaatwet de CO<sub>2</sub>-emissie in 2030 met 55% verlaagd te hebben. Daarna is een verdere reductie nodig. In Overijssel worden diverse initiatieven ontplooid om de energietransitie mede vorm te geven.



*Vrachtfiets gefinancierd met subsidie - Vinotheek Vintage*



### **Innovatie en concurrentiekracht bedrijven en leven lang ontwikkelen**

Bedrijven zijn genoodzaakt te innoveren. Er zijn nu en in de toekomst in nog hogere mate dan nu al zichtbaar is, onvoldoende mensen om al het werk uit te voeren. Routinewerkzaamheden worden steeds meer overgenomen door robots en machines, wat leidt tot een hogere toegevoegde waarde per m<sup>2</sup>. Nu al investeren bedrijven als Wehkamp, Timberland en Bleckmann in geautomatiseerde magazijnen en processen.

Digitalisering en slimmer datagebruik leiden ertoe dat bedrijven (en hun klanten) beter in staat zijn hun logistieke ketens en supply chains te optimaliseren en zo de toegevoegde waarde van de logistiek te optimaliseren. Het levert een hogere leveringsbetrouwbaarheid op en een hogere betrouwbaarheid van forecasts op, waardoor beter geanticipeerd kan worden op ontwikkelingen en de efficiency van de supply chain verhoogd kan worden. Samenwerking (ook cross sectoraal met afnemers en toeleveranciers) is cruciaal om de productiviteit te vergroten en/of om supply chains te verbeteren onder andere door efficiënter transportnetwerken, het beter benutten van bestaande vracht- en opslagcapaciteit en infrastructuur. Samenwerking met kennisinstellingen, intermediaire organisaties en andere vergelijkbare programma's (zoals de landelijke uitvoeringsagenda goederenvervoer, Topsector Logistiek, etc.) zijn van belang om de krachten en de juiste expertise te bundelen en daarmee versnelling aan te brengen in het opzetten en uitrollen van innovatieprogramma's. Logistics Overijssel kan als netwerkorganisatie een voorname rol pakken hierin.

### **Arbeidsmarkt en vergrijzing beroepsbevolking**

De bevolking van Overijssel vergrijsd. Het werk moet in de toekomst door minder mensen gedaan worden. Routinewerkzaamheden worden steeds meer overgenomen door robots en machines. Nu al investeren bedrijven in geautomatiseerde magazijnen en processen. Hier ligt een duidelijke kans om smart industry en smart logistics met elkaar te verbinden. De impact op de werkgelegenheid in de logistiek is een reductie in werkgelegenheid tussen 10 en 15%. Door intensieve samenwerking ontstaan kansen, bijvoorbeeld een proeftuin waarin bedrijven procesoptimalisaties in samenwerking met onderwijs en toeleverende industrie in-house uitproberen. Ook implementatie van leven lang ontwikkelen om voorbereid te zijn op veranderingen en mee te bewegen is cruciaal voor behoud van de concurrentiepositie van de sector.

Arbeidsmigranten vangen op korte termijn de knelpunten op de arbeidsmarkt op. Echter, de vraag is of dit ook op langere termijn een houdbare situatie is. Bovendien is de (humane) huisvesting van arbeidsmigranten een heet hangijzer en veelbesproken maatschappelijk thema.



*Studenten Windesheim aan de slag met échte Overijsselse logistieke uitdagingen*

### **Transitie naar een circulaire economie**

In 2050 is de economie volledig circulair. Dit levert grote uitdagingen op voor het bedrijfsleven, maar biedt ook grote kansen voor de sector logistiek en het goederenvervoer. Een circulaire economie leidt naar verwachting tot een andere inrichting van de supply chain. Nu komen de grondstoffen nog uit andere werelddelen en vindt productie op grote schaal plaats in landen met lagere lonen, zoals China en Vietnam. Waardeketens gaan veranderen en dit heeft invloed op wat er wordt vervoerd. Aansluiting van bestaande en nieuwe activiteiten op een gezamenlijk, efficiënt energie- en grondstoffensysteem maakt nieuwe businessmodellen voor logistieke bedrijven mogelijk en bieden de kans op een hogere (maatschappelijke) toegevoegde waarde van de

sector. In dit verband denken we aan retourstromen, hergebruik en andere aspecten die samenhangen met het reduceren van grondstoffengebruik of het inzetten van andere materialen.

### **Versterken samenwerking (op de Corridor)**

Voor een gezonde en toekomstbestendige economie in Overijssel is het nodig dat er een sterk ecosysteem ontstaat, toegespitst op sectoren waar Overijssel sterk is en een goede kans heeft zich verder te versterken. Grote bedrijven werken intensief samen met kennis- en onderwijsinstellingen, maar het MKB – dat in Overijssel de drijvende kracht in de economie is - ervaart over het algemeen een grotere afstand. De uitdaging ligt erin om deze samenwerking verder van de grond te krijgen en dat bedrijven in hun verticale / horizontale businesskolom bereid zijn samen te werken. Hierin moeten dan wel keuzes gemaakt worden. Bijvoorbeeld om in te zetten op het versterken van de North Sea–Baltic Corridor<sup>5</sup>. Enerzijds is denken in corridors noodzakelijk om investeringen uit de EU of MIRT-gelden van het Rijk te krijgen, anderzijds geeft het focus aan het zoeken van samenwerking tussen bedrijven langs deze corridor.



*Aan boord in de haven van Meppel*

<sup>5</sup> De North Sea-Baltic Corridor maakt onderdeel uit van geprioriteerde (infrastructuur)netwerken vanuit Europa (Trans European Transport Network – TEN-T), waarbij (internationaal) wordt samengewerkt binnen thema's zoals binnenvaart, spoor, verduurzaming transport. De North Sea Baltic Corridor loopt van Nederland naar het Oosten (Duitsland-Polen) en de Baltische Staten.

### 3. Visie op logistiek en goederenvervoer in Overijssel

De visie is de stip aan de horizon voor logistiek en goederenvervoer in Overijssel. Stakeholders kunnen hiernaartoe werken en bovendien vormt het een afwegingskader bij het maken van keuzes om projecten uit te voeren. Onze visie geeft richting aan keuzes die de logistiek en goederenvervoer in Overijssel toekomstbestendig maakt. Deze visie is:

#### **Logistiek en goederenvervoer van (meer)waarde voor Overijssel**

Binnen deze visie staat centraal dat Overijssel kiest voor het vergroten van de toegevoegde waarde, transitiegedreven is en gericht op het versterken van brede welvaart van logistiek voor het Overijsselse bedrijfsleven en daarbuiten. Dit betekent sturen op kwaliteit, een hoge (economische en maatschappelijke) toegevoegde waarde van de sector en proeftuin voor nieuwe initiatieven en business modellen. Met andere woorden: slimmer, schoner, minder, veilig, robuuster, anders, conform de hoofdoelen uit het Regionaal Mobiliteitsprogramma. Logistiek is dienend voor andere sectoren en consumenten in Overijssel.

Werken aan Logistics Overijssel draagt bij aan het versterken van het regionale ecosysteem en verbindt bedrijven onderling en met stakeholders. De inzet is voornamelijk gericht op het versterken van de in Overijssel gevestigde bedrijven in de logistiek (zowel grote als MKB-bedrijven) en/of met (grote) goederenstromen. Het gaat dan dus om (logistieke) bedrijven die complementair zijn op de al in de regio's gevestigde bedrijven, omdat ze bijvoorbeeld inzetten op digitalisering, automatisering en duurzaamheid, of juist omdat ze een nieuw marktsegment bedienen. Of bedrijven die bijvoorbeeld bereid zijn zich te committeren en bij te dragen aan het versterken van regionale ecosystemen.

Duurzaamheid, energietransitie en circulaire economie zijn de kernopgaven van de komende jaren. Het versterken van de wijze waarop (logistieke) bedrijven in Overijssel hieraan bijdragen bepaalt mede het succes. Het gaat om duurzaam inzetten van mensen, materieel en omgeving. Dat betekent bestaand personeel opleiden en trainen, nieuw talent opleiden, de vervoerscapaciteit en magazijnen zo efficiënt mogelijk laten functioneren, het vervoer over water en spoor zoveel mogelijk stimuleren en bij te dragen aan de energietransitie door de toepassing van renewable energy als brandstof. We willen als (samenwerkende bedrijven en organisaties in) Overijssel voorop lopen waar het gaat om duurzame toepassingen in de logistiek en duurzame mobiliteit.

#### **Vier (gewijzigde) thema's om invulling te geven aan visie**

De netwerkorganisatie Logistics Overijssel – gevormd door logistieke ondernemers, overheden en kennisinstellingen – zet zich in voor de versterking van het logistieke bedrijfsleven van Overijssel in Nederland en Europa. Dit doet zij door het stimuleren en faciliteren van een optimale en multimodale bereikbaarheid, een goede aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt, het ontwikkelen van duurzame supply chains en kennis ten aanzien van de impact van circulaire transitie op (goederenvervoer van) Overijsselse bedrijven.

Binnen Logistics Overijssel worden de krachten gebundeld en wordt ingespeeld op vier thema's. Het doel is een slimmere, vitale en innovatieve logistiek in Overijssel.



De primaire rol van Logistics Overijssel is het bij elkaar brengen van partners op relevante thema's voor logistiek en goederenvervoer in Overijssel. Dit ten dienste van het versterken en verslimmen van de logistiek en het goederenvervoer in Overijssel, maar zeker ook waar de sector kan bijdragen aan de doelen op andere beleidsterreinen, zoals stikstofreductie, het verlagen van de CO2-emissie en het verder balanceren van de netcapaciteit. Verschillende kernwaarden vanuit het Regionaal Mobiliteitsprogramma hebben ook een raakvlak met de thema's zoals hiervoor benoemd. We geven hieronder enkele voorbeelden van opgaven en projecten die passen binnen de kernwaarden vanuit de verschillende thema's.

### Koppeling met kernwaarden Regionaal Mobiliteitsprogramma (voorbeelden)

	Bereikbaarheid & ruimte	International business	Duurzaamheid & circulaire economie	Kennis, onderwijs & arbeidsmarkt
<b>Slimmer</b>	Slimme verkeersbegeleiding via datadelen	Focus op versterken bestaande bedrijven of ontbrekende schakels in ecosysteem	Focus op voor Overijssel kansrijke transitiepaden	Regionale initiatieven naar een hoger niveau tillen en niet het wiel zelf uitvinden
<b>Schoner</b>	Inzet op modal shift (van weg naar ....)		Zero emissie zones in Overijsselse steden	
<b>Minder</b>	Intensivering (bestaande) bedrijventerreinen (stapelen en mengen)	Sturing op regionale meerwaarde, geen actieve acquisitie footloose bedrijven	Ladingbundeling stimuleren door complementaire netwerken, datadelen en samenwerking	Inzet op automatisering en digitalisering van processen
<b>Anders</b>	Nieuwe conceptuele modellen voor gebiedsontwikkeling	Focus op toegevoegde waarde voor de regio	Inzet op verduurzaming transport & Clean Energy Hubs	Processen optimaliseren
<b>Veilig</b>	Verbeteren verkeersveiligheid op logistieke routes en routing gevaarlijke stoffen			Veilige en humane werkomgeving (incl. huisvesting arbeidsmigranten)
<b>Robuust</b>	Bevaarbaarheid waterwegen voor binnenvaart Truckparkings langs logistieke routes	Duurzame samenwerking North Sea Baltic-corridor	Lokale energie oplossingen (Smart Energy Hubs, off grid)	Structureel hoge instroom nieuwe studenten & werknemers



## 4. Ambitie, opgave en projecten per thema

Hieronder leest u per thema welke ambities we de komende jaren actief bij de kop pakken en welke opgaven en projecten we daarbij centraal stellen. Dit is het resultaat van de gesprekken die we gevoerd hebben en de bijeenkomsten die georganiseerd zijn ten behoeve van het opstellen van dit plan. We gaan uit van vier thema's, zoals in hoofdstuk 3 vermeld.

### 4.1 Thema 1: Bereikbaarheid en ruimte

**Ambitie 1: Goede multimodale bereikbaarheid door robuuster maken van wegen, vaarwegen en spoor**

**Opgave 1:** Bereikbaar houden en verder optimaliseren van Overijssel voor de binnenvaart

- a. Perspectief en complementariteit (binnen)havens 2040
- b. Lobby Kornwerderzandsluis
- c. Bevaarbaarheid IJssel en Twentekanal
- d. Aanpak bereikbare havens Overijssel

**Opgave 2:** Optimaal benutten van de capaciteit van de weginfrastructuur

- e. Dekkend netwerk truckparkings
- f. Invoering vrachtwagenheffing
- g. Maatregelen Connecting Transport Corridors
- h. Inzet op ladingbundeling

**Opgave 3:** Optimaliseren goederenvervoer via spoor

- i. Agenderen corridorontwikkeling spoor
- j. Railterminal regio Zwolle

**Ambitie 2: Voldoende vestigingsruimte voor verladers en vervoerders onderdeel van (inter)nationale en regionale ketens**

**Opgave 1:** Balans bewaken tussen vraag en aanbod bedrijventerreinen

- a. Uitvoering geven aan gemaakte programmeringsafspraken ('23-'26)
- b. Opstellen 'verhaal' achter logistiek en goederenvervoer

**Opgave 2:** Ruimte voor circulaire economie

- c. Bestaande kennis en onderzoeken benutten
- d. Informeren en kennisdelen bedrijfsleven over circulaire transitie

**Opgave 3:** Clusteren grootschalige bedrijvigheid en infrastructuur

- e. Bewaken kwaliteitsambities ruimtelijke ontwikkelingen in programmeringsafspraken
- f. Opstellen ruimtelijk economische bouwsteen en regionaal profiel

#### Toelichting

Voor een sterke en efficiënte logistiek en goederenvervoer is het optimaliseren, robuust maken en verbeteren van de (fysieke) bereikbaarheid van Overijssel een voorwaarde. Het goederenvervoer in Overijssel is in het afgelopen decennium sterk toegenomen, van 105 miljoen ton naar 140 miljoen ton op jaarbasis. Circa 85% van dit vervoerde volume gaat over de weg. Het gaat niet alleen om internationaal vervoer, maar zeker ook om provinciaal en nationaal vervoer. Ook via binnenvaart (en sinds kort ook short sea) en per spoor worden goederen vervoerd. Overijssel ligt aan de North Sea–Baltic Corridor, een belangrijke doorvoerroute vanuit de grote zeehavens Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen naar Noordoost- en Oost-Europa, Duitsland, Scandinavië, Polen en de Baltische staten. De ligging, de goede bereikbaarheid en (internationale) ontwikkelingen bieden een sterke basis voor de concurrentiepositie (en het versterken daarvan) van ondernemers in Overijssel. Ook buisleidingen bieden naar de toekomst toe kansen voor het transport van goederen. Tot slot, onze inzet is gericht op het vervoer van goederen en niet op personenvervoer. Echter, daar waar samenwerking en/of afstemming gewenst is, pakken we dit vanzelfsprekend op.

Om de bereikbaarheid verder te optimaliseren, robuust te maken en verduurzaming van goederenvervoer en logistiek te bevorderen, is samenwerking vereist. Hiermee kan een forse bijdrage geleverd worden aan de reductie van CO2-emissies en stikstofuitstoot in de provincie. We denken onder andere aan de ontwikkeling en verbetering van de fysieke en IT-infrastructuur,

bijvoorbeeld faciliteiten zoals truckparkings en/of clean energy hubs, de versterking van multimodale knooppunten en verduurzaming van het goederenvervoer en supply chains.

Bedrijven actief in logistiek en goederenvervoer (en dus ook bedrijven met grote goederenstromen) hebben een fysieke vestigingslocatie en leggen daarmee een beslag op de ruimte in Overijssel. De aanwezige bedrijventerreinen en havens zijn daar een afgeleide van. Circa 40% van het huidige gebruik op bestaande bedrijventerreinen wordt ingevuld met bedrijven uit de logistiek en of goederenvervoer. Gelet op de economische groei wordt ook in de toekomst ruimte gevraagd door bedrijven in Overijssel. Ook in de nieuwste prognose voor werklocaties blijkt een substantiële ruimtevraag vanuit logistieke bedrijvigheid. Binnen het ruimtelijke debat leidt dit nogal eens tot discussie. Bedrijven (groot en klein) maken zich zorgen over de beschikbare ruimte om te ondernemen in Nederland en ook in Overijssel. Ook de energietransitie vraagt om verandering, bijvoorbeeld de realisatie van een robuuste netwerkstructuur en laainfrastructuur. Hier gaan aanvullende ruimteclaims uit voortkomen. Slim combineren van functies en meervoudig ruimtegebruik zijn ook in de Overijsselse context denkbaar. De uitdaging is om conceptueel te denken en daadwerkelijk stappen hierin te zetten.

### Discussie over 'verdozing van het landschap'

Grootschalige bedrijfspanden (bijvoorbeeld XXL-distributiecentra) zijn een 'NIMBY (not-in-my-backyard)-activiteit' geworden vanwege (vermeende) negatieve effecten op de regionale economie, het landschap en de woningmarkt. Op politiek-bestuurlijk niveau (landelijk, maar ook op provinciaal en

gemeentelijk), zien we dat er op dit moment weinig draagvlak is voor het faciliteren van grootschalige gebouwen en logistiek in het bijzonder. De 'pijplijn' van nieuwe bedrijventerrein-ontwikkelingen is daardoor beperkt gevuld. Bedrijven maken zich zorgen over het gebrek aan perspectief op nieuwe ontwikkelruimte en de doorlooptijd van projecten. Fysieke groeimogelijkheden in Overijssel zijn/worden daardoor beperkt.



*Groenscherm Ara Almelo*

In de toekomst is het noodzakelijk dat overheid en bedrijfsleven samen werken aan oplossingen die bezwaren zoveel mogelijk wegnemen. In dit verband kan gedacht worden aan sturing op wie (welke bedrijven voegen hoogste waarde – in economische, maar zeker ook in sociaal maatschappelijke termen – toe aan Overijssel?), wat (op welke wijze kan de sector dit vormgeven?) en hoe (instrumentarium ten aanzien van intensivering ruimtegebruik, landschappelijke inpassing en uitstraling van gebouwen).

De license to operate van bedrijven, waaronder logistieke bedrijven, staat onder druk. Logistiek en goederenvervoer is van groot belang voor het economische en maatschappelijke ecosysteem in Overijssel. Geen enkele fabriek kan iets produceren zonder grondstoffen en halffabricaten.

Geen enkele consument kan iets kopen of thuisbezorgd krijgen zonder logistiek. Een circulaire economie kan niet bestaan zonder logistiek. Immers: een circulaire economie vergt het weer verzamelen van 'grondstoffen', deze verwerken en retourneren naar producenten. De COVID19-pandemie, de oorlog in Oekraïne, de geopolitieke ontwikkelingen met China en de daarmee samenhangende (risico's op) verstoringen in distributieketens tonen aan dat de (mondiale) economie kwetsbaar is. Meer lokale productie (bv. door re- en nearshoring) en/of voorraad dicht bij de productie of consumenten in Europa leiden tot meer behoefte aan logistieke capaciteit. Verder zal de transitie naar een circulaire economie in de periode 2030-2040 een belangrijke aanjager zijn van groei van de logistieke sector. Juist ook in Overijssel kan dit tot ruimtevraag leiden.

### Ambities binnen het thema bereikbaarheid en ruimte

Binnen het thema bereikbaarheid en ruimte hebben we een tweetal hoofdambities geformuleerd:

- Ambitie 1: Een goede multimodale bereikbaarheid in Overijssel door het robuuster maken van wegen, vaarwegen en spoor.
- Ambitie 2: Kwantitatief en kwalitatief voldoende vestigingsruimte voor maakindustrie (verladers) en logistieke dienstverleners (vervoerders) die onderdeel zijn van (inter)nationale en regionale logistieke ketens.

### Opgaven en projecten

Vanuit de bovengenoemde ambities zijn opgaven en projecten geformuleerd. Het doel is om vanuit die opgaven en projecten de komende periode (2024-2027) te werken aan het versterken van de logistiek en het goederenvervoer in Overijssel.

<b>Ambitie 1: Een goede multimodale bereikbaarheid in Overijssel door het robuuster maken van wegen, vaarwegen en spoor</b>	
<b>Opgave 1.1</b>	<b>Bereikbaar houden en verder optimaliseren van Overijssel voor de binnenvaart, voor zowel de korte als langere termijn</b>
<b>Uitleg</b>	Een robuust binnenvaartnetwerk is voor Overijssel cruciaal om ambities ten aanzien van goederenvervoer (bereikbaarheid op lange termijn, congestie, modal shift, etc.) te realiseren. Hiervoor zijn investeringen in dit netwerk noodzakelijk. Samenwerking met andere bestuurslagen is cruciaal. Gelet op klimaatverandering, verduurzaming en complementariteit is het wenselijk om gezamenlijk te verkennen welke lange termijn perspectief en rol in het netwerk de drie ports hebben.
<b>Projecten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a Opstellen lange termijn perspectief (horizon 2040) en complementariteit (binnen)havens in Overijssel (wie is goed waarin?)</li> <li>b Blijvende lobby voor verruiming Kornwerderzandsluis als robuust onderdeel van het (binnenvaart)netwerk in Overijssel en cruciaal onderdeel van een robuuste bereikbaarheid van de provincie over water in de toekomst</li> <li>c Onderzoek naar bevaarbaarheid van de IJssel en Twentekanaal (als gevolg van klimaatverandering) op middellange en lange termijn, onder andere via Digital Twin en adaptieve maatregelen</li> <li>d Aanpakken van bereikbare havens in Overijssel</li> </ul>

<b>Opgave 1.2</b>	<b>Optimaal benutten van de capaciteit van de weginfrastructuur</b>
<b>Uitleg</b>	Een groot deel van het vervoer in Overijssel vindt plaats over de weg. Provincie en Rijk hebben – soms met behulp van financiële middelen uit Europa – afgelopen periode al veel geïnvesteerd in de bereikbaarheid over de weg. Ook is ingezet op slimme mobiliteit en het optimaal benutten van de capaciteit op het wegennetwerk (o.a. door ladingbundeling, doorstroming verbeteren, verlagen uitstoot, etc.). De inzet voor 2024-2027 blijft erop gericht om de capaciteit van de weginfrastructuur te blijven optimaliseren.
<b>Projecten</b>	<p>e Verdere uitrol van een dekkend netwerk van truckparkings voor de corridors A1 en A28 en het ondersteunen van lokale initiatieven hiertoe, waarbij ook oog voor optimaal gebruik van deze faciliteiten en het voorkomen van ongewenste situaties op de omgeving</p> <p>f Adequate invoering van vrachtwagenheffing op het Overijssels wegennet door voorlichting en het delen van informatie met bedrijfsleven</p> <p>g Realisatie en verdere uitrol maatregelen Connected Transport Corridors samen met bedrijfsleven</p> <p>h Inzet op meer bundeling van lading (via hub-ontwikkeling, bundelingsinitiatieven, data-delen)</p>
<b>Opgave 1.3</b>	<b>Verder optimaliseren van het goederenvervoer per spoor</b>
<b>Uitleg</b>	<p>Goederenvervoer per spoor is nog maar een beperkt deel van het totale vervoerde gewicht in Overijssel. Gelet op het robuust maken van het netwerk en vanuit duurzaamheid en het verlagen van CO<sub>2</sub>-emissies is (meer) goederenvervoer via het spoor wenselijk. Hiervoor is meer inzet noodzakelijk en zijn mogelijk ook investeringen gewenst.</p> <p>Goederenvervoer Noord Oost Europa (GNOE). Het bestaande spoor in Overijssel wordt naast voor personenvervoer ook gebruikt voor goederenvervoer, voornamelijk voor transitovervoer van de havens van Rotterdam en Amsterdam naar Noord Oost Europa. De toegevoegde waarde hiervan voor de logistiek in Overijssel is zeer beperkt. Gezien de verwachte groei van het goederenvervoer over spoor de komende decennia (o.a door verduurzaming (Green Deal EU) en daarbij behorende model shift van weg naar spoor, water en buisleidingen) wordt in 2024-2025 door het Rijk een nut en noodzaakstudie GNOE uitgevoerd met actieve betrokkenheid van de regio en provincie. Samenhang met milieu, stedelijke ontwikkeling, logistiek etc wordt daarbij nauwlettend in de gaten gehouden.</p>
<b>Projecten</b>	<p>i Agenderen (internationale) corridorontwikkeling spoor en bijbehorende vervolgstappen</p> <p>j Vervolgstappen voor ontwikkeling Railterminal regio Zwolle, waarbij diverse (sectorale) belangen worden afgewogen</p>



Werkssessie verduurzaming van de binnenvaart - november 2023



**Ambitie 2: Kwantitatief en kwalitatief voldoende vestigingsruimte voor maakindustrie (verladers) en logistieke dienstverleners (vervoerders) die onderdeel zijn van (inter)nationale en regionale logistieke ketens**

<b>Opgave 2.1</b>	<b>Balans bewaken tussen vraag en aanbod bedrijventerreinen</b>
<b>Uitleg</b>	Voldoende vestigingsruimte voor bedrijven is cruciaal voor het toekomstperspectief van ondernemingen, ook in logistiek en goederenvervoer. De ruimte voor werken – en specifiek voor grootschalige en of overlastgevende bedrijven – staat onder druk. Via programmeringsafspraken werken West-Overijssel en Twente aan het borgen van die ruimte. Het agenderen van het inhoudelijke belang van werklocaties voor grootschalige bedrijven en/of bedrijven in logistiek en goederenvervoer is cruciaal voor de doorontwikkeling van deze sector. Bedrijven kunnen samen met stakeholders en belangenorganisaties het ‘verhaal’ over de (meer)waarde van logistiek en goederenvervoer beschrijven, uitdragen en in de praktijk brengen.
<b>Projecten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a Programmeringsafspraken bedrijventerreinen West-Overijssel en Twente 2023-26: uitvoeren van de gemaakte afspraken (ook omtrent grootschalige bedrijven) en periodiek herzien van behoefteeraming om vinger aan de pols te houden</li> <li>b Opstellen van ‘verhaal’ achter logistiek en goederenvervoer in Overijssel en bijdrage voor de samenleving zodat dit op het netvlies staat bij het opstellen van de programmeringsafspraken</li> </ul>
<b>Opgave 2.2</b>	<b>Ruimte voor circulaire economie, o.a. procesinrichting retourstromen en opslag</b>
<b>Uitleg</b>	De (transitie naar een) circulaire economie gaat gepaard met extra, nieuwe en/of andere ruimtevraag van bedrijven in Overijssel. Ook vanuit bestaande bedrijven en ondernemingen in logistiek en goederenvervoer zal de transitie impact hebben op de bedrijfsvoering, waaronder de retourstromen voor hergebruik en de opslag van materialen.
<b>Projecten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>c Bestaande kennis en lopende onderzoeken naar circulaire transitie, beter benutten en intensivering van bestaande ruimte gebruiken voor strategie en uitvoering ten aanzien van (nieuwe) ruimtevraag</li> <li>d Informeren en kennisdelen met Overijssels bedrijfsleven over circulaire transitie en mogelijk impact op bedrijfsvoering</li> </ul>
<b>Opgave 2.3</b>	<b>Clusteren van grootschalige bedrijvigheid en benodigde infrastructuur</b>
<b>Uitleg</b>	De verspreide vestiging van grootschalige bedrijvigheid is onwenselijk en leidt tot meer verkeer en vervoer. Clustering is wenselijk om de overlast te beperken en om synergievoordelen te realiseren.
<b>Projecten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>e In de kwaliteitsambities van de programmeringsafspraken bewaken van een duidelijke link naar vraag/aanbod (grootschalige) logistiek (clustering aan multimodale knooppunten; havencapaciteit voor o.a. circulaire economie) en de energietransitie opgave (o.a. laadinfra, modal shift)</li> <li>f Opstellen van (regionale) Ruimtelijk Economische Bouwsteen als onderdeel van de programmeringsafspraken en met aanzet/afpraak voor regionaal profiel en ruimtelijke consequenties. Grootschalige (logistieke) bedrijvigheid als integraal onderdeel hiervan</li> </ul>

## 4.2 Thema 2: International business

**Ambitie 1: Vergroten zichtbaarheid Logistics Overijssel in (inter)nationale netwerk**

**Opgave 1:** Lobby op realiseren robuuste corridor en internationale samenwerking

- a. Opstellen gezamenlijke (lobby)agenda (nationaal en Europa)
- b. Versterken corridorsamenwerking
- c. Realisatie projecten uit Europese financiering

**Ambitie 2: Bevorderen netwerkvorming op North Sea Baltic Corridor**

**Opgave 1:** Regisseren en stimuleren netwerksamenwerking op corridor

- a. Organisatie handelsmissies op corridor
- b. Meerwaarde netwerkvorming door bedrijfsleven op corridor
- c. (Inter)nationaal congres- en beursbezoek

**Ambitie 3: Doorontwikkelen (logistiek en economisch) profiel**

**Opgave 1:** Visie regionale meerwaarde logistiek en goederenvervoer

- a. Opstellen actie- en uitvoeringsplan bijdrage aan maatschappelijke opgaven en transities

**Opgave 2:** Propositie volume naar waarde

- a. Acquisitiestrategie herijken en uitwerken voor (brede) waarde van activiteiten voor Overijssel

### Toelichting

Logistiek is dienstverlenend aan en voor het bestaande Overijsselse bedrijfsleven. Of het nu gaat om (logistieke) bedrijven die in Overijssel gevestigd zijn en/of productie- en bouwbedrijven met veel goederenvervoer. Het internationale perspectief is hierbij nooit ver weg. Immers, we leven in een regio waar internationale handel een belangrijke drijver is van de welvaart die we kennen. Bedrijven in Overijssel werken veel en vaak in internationaal perspectief. Het gaat bijvoorbeeld om de import van basisproducten (voor bijvoorbeeld veevoeder of voor in de industrie), maar ook halffabrikaten of eindproducten. Logistieke ondernemers in Overijssel zijn landelijk en internationaal actief voor verschillende sectoren, zoals agro en food, (hightech) maakindustrie, handel (groothandel en e-commerce) en circulaire industrie. Deze sectoren bieden groeikansen.

Het bouwen aan een (inter)nationaal netwerk is voor ondernemers en overheden in Overijssel van groot belang. Immers, we willen de concurrentiepositie van onze bedrijven versterken. Niet vanuit het doel om internationale bedrijven naar Overijssel te halen (bv. door het aantrekken van een Europees distributiecentrum van een multinational, zonder binding met de regio), maar juist om de groeipotentie van onze eigen bedrijven zo goed mogelijk te begeleiden. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om het opzetten van een distributiekanaal voor – in Overijssel gemaakte – producten in het buitenland, het verbeteren van de distributieketen voor de in- en uitvoer van producten en/of het aangaan van nieuwe handelsrelaties op gebied van innovatie. Ook in deze is complementariteit van de drie ports en de op- en overslag in de havens van Overijssel een wezenlijk element. Idealiter onderscheiden de verschillende regio's (Deventer, Zwolle, Twente) zich van elkaar ten aanzien van herkomst/bestemmingen, goederen op- en overslag, bedrijvigheid en versterken zij elkaar zodat een aantrekkelijke propositie ontstaat van het vestigingsklimaat in Overijssel. Tot op



*Transport & Logistiek beurs München*

zekere hoogte is dit al het geval binnen de bestaande volumes en bedrijven die gevestigd zijn in de havengebieden. Er liggen kansen om dit verder te versterken en onderscheidene en complementaire proposities te ontwikkelen op dit vlak.

Voor Overijssel is de North Sea-Baltic Corridor (naar Oost-Europa, Nordics en Baltische Staten) de primaire logistieke as. Dit naast de Rhine-Alpine Corridor (naar het zuiden). Samenwerking op de North Sea-Baltic Corridor is voor Logistics Overijssel gericht op het aangaan en vinden van (nieuwe) handelsrelaties, het verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid en verduurzaming van ketens. Binnen de corridor werken partijen aan gezamenlijke beleidsontwikkeling, opgaven, kennisdeling en het uitvoeren van (grensoverschrijdende) projecten. Inzet van Logistics Overijssel is er op gericht om de toegevoegde waarde voor het Overijsselse bedrijfsleven en het onderscheidend vermogen van de drie regio's te versterken en niet per definitie om het volume (goederenstromen, nieuwe vestigingen, acquisities) te doen stijgen.

Investerings in de logistieke corridor zijn een voorwaarde om die toegevoegde waarde te verbeteren. Via bestaande en nieuwe infrastructuur kan vervoer slimmer en efficiënter plaatsvinden. Ook handelsmissies en een efficiënte Corridor-samenwerking (bv. met regio's aan de Corridor) zijn een middel om het doel te bereiken. Het benutten van de samenwerking door kennisinstituten en universiteiten langs de Corridor behoort ook tot de mogelijkheden. De zichtbaarheid bij Rijks- en Europese partners, mede ook in relatie tot beschikbare middelen en financiering voor projecten – verdient in het bijzonder aandacht.

### Ambities binnen het thema international business

Binnen het thema international business hebben we drie hoofdambities geformuleerd:

- Ambitie 1: Vergroten zichtbaarheid Logistics Overijssel in het nationale en Europese netwerk
- Ambitie 2: Bevorderen netwerkvorming op North Sea-Baltic-corridor
- Ambitie 3: Doorontwikkelen (logistiek en economisch) profiel gericht op waarde

### Opgaven en projecten

Vanuit de bovengenoemde ambities zijn opgaven en projecten geformuleerd. Het doel is om vanuit die opgaven en projecten de komende periode (2024-2027) te werken aan het versterken van de logistiek en het goederenvervoer in Overijssel.

<b>Ambitie 1: Vergroten zichtbaarheid van Logistics Overijssel in het nationale en Europese netwerk</b>	
<b>Opgave 1.1</b>	<b>Via lobby inzetten op het realiseren van robuuste, duurzame en slimme corridors (waaronder de North Sea Baltic corridor) en (inter-)nationale samenwerking op logistieke thema's</b>
<i>Uitleg</i>	Logistiek en goederenvervoer in Overijssel heeft een nauwe relatie met andere regio's in Nederland en in Europa. Constatering is dat de regio's en provincie nu onvoldoende op het netvlies staan en daardoor kansen op (financiële) middelen en capaciteit mislopen. Door hier gezamenlijk werk van te maken kunnen projecten ter versterking van robuuste, duurzame en slimme corridors makkelijker van de grond komen. Logistics Overijssel heeft afgelopen periode diverse successen geboekt. Het beeld bestaat dat de zichtbaarheid en het 'vieren' van deze successen beter kan, zodat positieve reuring ontstaat.

<b>Projecten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a Ontwikkelen van en uitvoering geven aan een gezamenlijke visie en lobbyagenda nationaal en in Europa</li> <li>b Versterken corridorsamenwerking op (inter-)nationale schaal (NSBC, Corridor Noordoost, Zwolle-Twente-Munster)</li> <li>c Betrokkenheid bij en realisatie van projecten vanuit Europese financiering, bijvoorbeeld CEF-calls</li> </ul>
------------------	---

### Ambitie 2: Bevorderen netwerkvorming op North Sea-Baltic-corridor

<b>Opgave 2.1</b>	<b>Regisserende en stimulerende rol op netwerksamenwerking bij het ontwikkelen van North Sea-Baltic-corridor</b>
-------------------	--

<b>Uitleg</b>	De strategische ligging aan de North Sea-Baltic corridor biedt voor Overijsselse bedrijven kansen gericht op het aangaan en vinden van (nieuwe) handelsrelaties, het verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid en verduurzaming van ketens. Om deze corridor verder te ontwikkelen is het noodzakelijk om te investeren in deze samenwerking. Op deze wijze kunnen bedrijven de mogelijkheden leren kennen en er gebruik van gaan maken.
---------------	--

<b>Projecten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a Organiseren van handelsmissies en bezoek op corridor, in samenwerking met regionale export offices</li> <li>b Zichtbaar en tastbaar maken aan Overijssels bedrijfsleven de belangen van netwerkvorming op de corridor, ook in relatie tot re- en nearshoring van bedrijfsactiviteiten</li> <li>c (Inter)nationaal congres- en beursbezoek passend bij de visie van Logistics Overijssel en het versterken van de corridor</li> </ul>
------------------	---

### Ambitie 3: Doorontwikkelen (logistiek en economisch) profiel gericht op waarde

<b>Opgave 3.1</b>	<b>Visie op regionale meerwaarde logistiek en goederenvervoer in/voor Overijssel</b>
-------------------	--

<b>Uitleg</b>	De economische en maatschappelijke meerwaarde van logistiek en goederenvervoer staat onder druk. Aspecten die hierbij een rol spelen zijn de druk op de ruimte, de uitstraling van gebouwen, de inzet van arbeidsmigranten en de belasting van het wegennet. Logistiek en goederenvervoer is cruciaal voor de welvaart en het welzijn in Overijssel. Zonder logistiek en goederenvervoer staat het bedrijfsleven in de provincie stil, worden supermarkten en winkels niet bevoorrad en pakketjes niet meer bij de consument en de bedrijven bezorgd. Een groot deel van de logistiek en het goederenvervoer in en door Overijssel heeft nauwe banden met en/of is gerelateerd aan het in Overijssel gevestigde bedrijfsleven. Met andere woorden, de logistiek en het goederenvervoer is dienend aan de versterking van de regionale economie in Overijssel. Het belang en de meerwaarde van logistiek en goederenvervoer meer voor het voetlicht brengen kan hierbij helpen.
---------------	--

<b>Projecten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a Opstellen van een actie- en uitvoeringsplan: welke (economische en maatschappelijke) bijdrage levert de logistieke sector aan maatschappelijke opgaven in Overijssel, bijvoorbeeld aan de hand van voorbeelden, best practices, ambities, te realiseren samenwerking.</li> </ul>
------------------	---

<b>Opgave 3.2</b>	<b>Van volume naar waarde-propositie</b>
-------------------	--

<b>Uitleg</b>	De ruimte in Overijssel is schaars, er is niet oneindig nieuw land beschikbaar. Voor een groot deel moeten we het doen met de nu al bestaande bedrijventerreinen. Dit betekent dat we keuzes moeten maken. In het verlengde van de nationale lijn
---------------	---



	zetten we in op die (nieuwe) projecten die van (grote) (regionale) meerwaarde zijn voor de Overijsselse economie. In onze acquisitie zetten we in op groei van onze bestaande bedrijven. Nieuwe bedrijven zijn van meerwaarde voor onze economie en samenleving en zijn een ontbrekende schakel in ons (bedrijven)netwerk, voegen specifieke kwaliteiten toe aan ons ecosysteem of verankeren zich in de regio.
<b>Projecten</b>	b. Propositie en strategie voor acquisitie uitwerken in (brede) waarde van (nieuwe) activiteiten voor Overijssel

### 4.3 Thema 3: Duurzaamheid & circulaire economie

**Ambitie 1: Bijdragen aan realiseren van duurzame supply chains**

**Opgave 1: Ondersteunen gemeenten bij energietransitie in transport en logistiek**

- Ondersteuning bij aanleg passende laainfrastructuur
- Stimuleren en ondersteunen initiatieven en projecten die energietransitie bevorderen
- Stimuleren verduurzaming binnenvaart
- Delen best practices en lokale initiatieven op gebied van energietransitie

**Opgave 2: Ondersteunen gemeenten bij zero emissie stadslogistiek**

- Aanjagen en ondersteunen uitwerking uniforme aanpak zero emissie zones vanaf 2025 in Overijssel
- Uitvoeren van regionaal plan stedelijke logistiek

**Ambitie 2: Bijdrage aan andere inrichting van supply chains en circulaire economie**

**Opgave 1: Verkennen uitdagingen en kansen voor transport en logistiek**

- Verkennen kansrijke transitiepaden en businessmodellen
- Delen best practices en lokale initiatieven op gebied van circulaire transitie

#### Toelichting

Bedrijven in logistiek en goederenvervoer staan aan de vooravond van een enorme transitie. Om de ecologische voetafdruk van productie, logistiek en goederenvervoer te verminderen, moeten maatregelen getroffen worden die gericht zijn op de vermindering van uitstoot van broeikasgassen en minimaliseren van het verbruik van fossiele grondstoffen. Supply chains van bedrijven zijn vooralsnog veelal lineair en overbruggen een lange afstand. In de toekomst worden deze ketens meer gesloten, circulair en deels ook regionaler. De potentiële impact hiervan is groot. De logistieke sector en het goederenvervoer kan een sterke rol pakken op dit vlak en een sterke bijdrage leveren in de ambities die Overijssel stelt.

Onder het thema duurzaamheid en circulaire economie zien we diverse ontwikkelingen welke vanuit logistiek en goederenvervoer relevant zijn. We denken bijvoorbeeld aan:

- Verduurzaming van transport, zowel over weg en water, door gebruik te maken van niet-fossiele brandstoffen/energiedragers;
- Conceptuele modellen die keten verduurzamen en/of efficiënter maken (voorbeelden bouwlogistiek, zorglogistiek en eventueel stadsdistributiehubs);
- Verbeteren netcapaciteit elektriciteitsnetwerk;
- Stimuleren van modal shift bij bedrijven (van weg naar water/spoor);
- Transitiepaden circulaire economie en businessmodellen die daarbij horen verkennen.

Er is een grote noodzaak voor publiek-private samenwerking op deze thema's. Innovaties en veranderingen in productieprocessen, goederenstromen en multimodaal transport zijn noodzakelijk. Logistics Overijssel biedt een platform voor het agenderen, faciliteren en stimuleren van nieuwe samenwerking en innovatie op dit vlak.

### Ambities binnen het thema duurzaamheid en circulaire economie

Binnen het thema duurzaamheid en circulaire economie hebben we twee hoofdambities geformuleerd:

- Ambitie 1: Bijdragen aan het realiseren van duurzame supply chains
- Ambitie 2: Bijdragen aan een andere inrichting van de supply chains ter ondersteuning van het realiseren van de circulaire economie

### Opgaven en projecten

Vanuit de bovengenoemde ambities zijn opgaven en projecten geformuleerd. Het doel is om vanuit die opgaven en projecten de komende periode (2024-2027) te werken aan het versterken van de logistiek en het goederenvervoer in Overijssel.

<b>Ambitie 1: Bijdragen aan het realiseren van duurzame supply chains</b>	
<b>Opgave 1.1</b>	<b>Ondersteunen van bedrijven en gemeenten bij de energietransitie in transport en logistiek</b>
<b>Uitleg</b>	De energietransitie en verduurzaming vraagt veel van bedrijven met omvangrijke logistieke bewegingen en goederenvervoer, zowel ten aanzien van wegvervoer als binnenvaart. Het informeren, faciliteren en stimuleren van het bedrijfsleven bij deze transitie is een kerntaak van Logistics Overijssel en heeft diverse raakvlakken met andere thema's. Netcongestie kan een belemmering vormen in de transitie en verdient extra aandacht.
<b>Projecten</b>	<p>a Het samen met GO-RAL stimuleren en ondersteunen van bedrijven/ marktpartijen en gemeenten om tijdige en passende laadinfrastructuur voor de logistiek te realiseren. Hierbij wordt ingezet op zowel publieke, semi-publieke en private aanleg van laadinfrastructuur, langs (provinciale) wegen, op bedrijventerreinen en op (binnen)stedelijke locaties.</p> <p>b Stimuleren en ondersteunen van (de samenwerking tussen) bedrijven / organisaties bij het ontwikkelen van initiatieven en projecten die de energietransitie in goederenvervoer en logistiek bevorderen zoals verduurzaming wagenpark, de ontwikkeling van Clean energy hubs, inzet transitiebrandstoffen, ontwikkelingen op het gebied van waterstof. Hierbij wordt de verbinding gelegd met initiatieven voor duurzame opwek en regionale energie systemen (Smart energie Hubs/ SEH).</p> <p>c Stimuleren van de verduurzaming van de binnenvaart in samenwerking met de Ports via het realiseren van walstroomvoorzieningen en duurzame aandrijftechnieken van de binnenvaartschepen met bijbehorende tank- en laadvoorzieningen.</p> <p>d Delen van best practices en lokale initiatieven op gebied van energietransitie. Hiertoe hoort ook het informeren van bedrijfsleven over mogelijke (nieuwe) regelgeving en financiële middelen die beschikbaar zijn (investeringsbijdragen, subsidies, etc.)</p>

<b>Opgave 1.2</b>	<b>Het stimuleren en ondersteunen van bedrijven en gemeenten bij de transitie naar Zero-emissie stadslogistiek</b>
<b>Uitleg</b>	Met Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) wordt invulling gegeven aan de landelijke klimaatopgave om de uitstoot van broeikasgassen en schadelijke stoffen in de sector mobiliteit zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast wordt ook ingezet op slimme logistiek: het verminderen van het aantal ritten dat voor goederenvervoer en dienstverlening benodigd is. Dit leidt naast minder uitstoot, ook tot besparing van kosten in de logistieke keten en het wegennet wordt ontlast. Schoon én slim zijn beide nodig om de leefbaarheid in onze binnensteden te versterken. Een belangrijk onderdeel van de aanpak is het ondersteunen van de invoering van Zero Emissie (ZE) zones voor stadslogistiek per 1-1-2025 in Deventer, Enschede en Zwolle. Logistics Overijssel kan op diverse wijzen stimuleren en ondersteunen, bijvoorbeeld door het helpen bij een uniforme aanpak in de steden, het verbinden van de kennis/praktijk bij het bedrijfsleven met de lokale overheden, kennisdelen over de veranderingen naar bedrijven en/of het stimuleren van de transitie naar een schoner bedrijvenpark bij bedrijfsleven.
<b>Projecten</b>	<p>e Aanjagen en ondersteunen van de uitwerking (door gemeenten, met participatie van bedrijven, instellingen, etc.) van een uniforme aanpak van Zero Emissie zones vanaf 2025 in Overijssel (Enschede, Deventer, Zwolle)</p> <p>f Uitvoeren van een regionaal plan stedelijke logistiek in afstemming met de Overijsselse gemeenten met daarin activiteiten die beter regionaal kunnen worden opgepakt zoals bouwlogistiek, ondersteuning ZE bij kleinere gemeenten, stimuleren bundeling goederenstromen, stimuleren logistieke hubs</p>

**Ambitie 2: Bijdragen aan een andere inrichting van de supply chains ter ondersteuning van het realiseren van de circulaire economie**

<b>Opgave 2.1</b>	<b>Het verkennen van uitdagingen en kansen voor transport en logistiek die ontstaan als gevolg van de transitie naar een circulaire economie</b>
<b>Uitleg</b>	<p>Wat is de circulaire economie? Circulaire economie is een model van productie en consumptie, waarbij bestaande materialen en producten zo lang mogelijk worden gedeeld, verhuurd, hergebruikt, hersteld, opgeknapt en gerecycleerd om meer waarde te creëren. Op deze manier wordt de levenscyclus van producten uitgebreid.</p> <p>De transitie naar een circulaire economie brengt nieuwe activiteiten en stromen met zich mee die kansen met zich meebrengen. In de nieuwe (retour)stromen zitten veel VAL/VAS-activiteiten en supply chains voor logistieke bedrijven. De circulaire economie biedt kansen voor de logistieke sector. Onduidelijk is nog welke kansen exact. We willen daarom een verkenning starten naar relevante (retour)goederenstromen in de regio, benodigde activiteitenexpertise/faciliteiten en nieuwe businessmodellen en -kansen die de transitie met zich mee brengt. Specifiek willen we verkennen welke kansen er zijn voor het toevoegen van waarde aan de logistieke keten.</p>
<b>Projecten</b>	<p>a Kansrijke transitiepaden verkennen en mogelijke business modellen die daarbij horen in beeld brengen (denk aan hergebruik, retourstromen, reduceren grondstoffengebruik en/of inzetten andere materialen)</p> <p>b Delen van best practices en lokale initiatieven zodat de circulaire transitie en de kansen voor logistiek en goederenvervoer gaat leven.</p>

## 4.4 Thema 4: Kennis, onderwijs en arbeidsmarkt

**Ambitie 1: Versterken onderwijsaanbod en arbeidsmarkt in de logistiek**

**Opgave 1:** Stimuleren samenhang en samenwerking binnen kennis- en onderwijsinstellingen, ondernemers en overheid om vraag en aanbod van de logistieke arbeidsmarkt in balans te brengen

- a. Samenwerking MBO's concreet maken
- b. Passend aanbod van (nieuwe vormen van) onderwijs bij wensen vanuit het bedrijfsleven

- c. Uitvoering geven aan de opgave door best practices vanuit de Ports op te tillen naar het niveau van het netwerk Logistics Overijssel, focus op: imagoverbetering arbeidsmarkt en platform voor werkzoekenden in de logistiek

**Opgave 2:** Imagoverbetering werken in de logistiek

**Ambitie 2: Stimuleren van innovatie en kennisdelen bij en tussen bedrijven**

**Opgave 1:** Initiëren projecten (sociale) innovatie & digitalisering

- a. Inventariseren innovatievragen bij bedrijven en kansen voor nieuwe gezamenlijke projecten
- b. Inschrijven op innovatieprojecten (door kennispartners in combinatie met regionaal bedrijfsleven)
- c. Uitrol bevindingen

**Opgave 2:** Verbreding concept Logistics Lab voor kennisdeling en innovatie

- d. Opstellen en uitvoering geven aan actieplan om verbreding vorm te geven

### Toelichting

De (logistieke) arbeidsmarkt is krap en zal door de vergrijzing in de komende jaren nog krappere worden. Voldoende, goed opgeleid en gemotiveerd logistiek personeel is van cruciaal belang voor het bedrijfsleven in Overijssel. Maar het is vaak lastig om voldoende, geschikte mensen te vinden om het werk te kunnen doen. Daar komt bij dat de meeste mensen onvoldoende zicht hebben op wat er in de logistiek gebeurt. Kortom, er ligt een grote uitdaging.

Logistieke innovaties leiden daarnaast tot verandering van de kennisbehoefte van personeel op zowel praktisch, leidinggevend en strategisch niveau (mbo-hbo-wo). Daarbij gaat het niet alleen om het kunnen omgaan met nieuwe technologie en IT, (het bedenken van) nieuwe businessmodellen en het implementeren van veranderingen op de werkvloer, maar ook met nieuwe acties de demografische ontwikkelingen te kunnen opvangen. Door krachten te bundelen is het mogelijk om mensen sneller gericht op te leiden, in te zetten en te laten doorstromen. Dit draagt bij aan het vestigingsklimaat, de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid.

De arbeidsmarkt- en onderwijsagenda en -strategie moet afgestemd zijn om de huidige werknemers en nieuwe aanwas voor de logistieke sector op te leiden en bij te scholen.<sup>6</sup> Hierbij gaat het naast kwantiteit ook om kwaliteit. Gelet op voornoemde uitdagingen wordt een ander logistiek medewerker gevraagd, namelijk personeel dat zijn/haar weg kent in nieuwe technieken, businessmodellen en toenemende complexiteit. Grip op de kernkwaliteiten van de medewerker van de toekomst is cruciaal om innovatief te zijn en blijven. Te meer ook omdat de concurrentie met andere bedrijfssectoren alleen maar heviger wordt.

<sup>6</sup> Hier hoort ook bij het begeleiden van jongeren in de studiekeuze op basis van realistische beroepsbeelden.



Binnen Logistics Overijssel en in de drie regio's is arbeidsmarkt en onderwijs een thema dat volop in de aandacht staat. Vanuit de drie regio's zijn diverse initiatieven en ervaringen opgedaan. Ook is er een structuur opgebouwd waarin arbeidsmarkt en onderwijs aangepakt worden. De rol die Logistics Overijssel hier op zich kan nemen is:

- a. Het bij elkaar brengen van vraag en aanbod van studenten en opleidingen.
- b. Het bij elkaar brengen van behoefte aan en aanbod van opleidingen.
- c. Inventariseren innovatievragen bedrijven en kansen voor nieuwe gezamenlijke projecten.
- d. Delen best practices, 90% van innovatie is doorontwikkeling van al bestaande oplossingen.

### Ambities binnen het thema kennis, onderwijs en arbeidsmarkt

Binnen het thema kennis, onderwijs en arbeidsmarkt is de hoofdambitie om de arbeidsmarkt en innovatie in de logistiek te versterken. Focus ligt op het Vinden & Boeien (instroom en zij-instroom; publieke of private opleiders) & Binden (behoud van nieuwe mensen) door inspiratie, visie en verbreding. We formuleren twee ambities:

- Ambitie 1: Versterken onderwijsaanbod en arbeidsmarkt in de logistiek
- Ambitie 2: Stimuleren innovatie en kennisdeling bij en tussen bedrijven

### Opgaven en projecten

Vanuit de bovengenoemde ambities zijn opgaven en projecten geformuleerd. Het doel is om vanuit die opgaven en projecten de komende periode (2024-2027) te werken aan het versterken van de logistiek en het goederenvervoer in Overijssel.

<b>Ambitie 1: Versterken onderwijsaanbod en arbeidsmarkt in de logistiek</b>	
<b>Opgave 1.1</b>	<b>Stimuleren van de samenhang en samenwerking binnen kennis- en onderwijsinstellingen, ondernemers en overheid om vraag en aanbod van de logistieke arbeidsmarkt in balans te brengen</b>
<b>Uitleg</b>	De logistieke onderwijs- en arbeidsmarkt in Overijssel (en in de drie regio's) is sterk. Er is veel kennis en know how van logistieke processen en een redelijk constante aanwas van nieuwe talenten. De uitdaging is echter groot. Als gevolg van groei en vervanging van bestaand personeel (door vergrijzing en uitstroom) zijn nieuwe medewerkers nodig. De bronnen voor de benodigde arbeidscapaciteit zijn: mbo/hbo/wo-studenten, werkzoekenden en flexwerkers via uitzendorganisaties.
<b>Projecten</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a Samenwerking MBO's concreet maken: welk opleidingen aanbod is er, hoeveel studenten, hoe wendbaar is het onderwijs?</li> <li>b Past aanbod van (nieuwe vormen van) onderwijs bij wensen vanuit het bedrijfsleven: BOL, BBL, LLO, 21cc Skills, Jijplus, hybride, etc.</li> </ol>
<b>Opgave 1.2</b>	<b>Imagoverbetering en werving: 'werken in de logistiek'</b>
<b>Uitleg</b>	Het imago van (werken in) de logistiek moet omhoog. Gelet op de ambities en personeelsbehoefte is het wenselijk dat de instroom van nieuwe leerlingen op het onderwijs, maar ook de zij-instroom uit andere sectoren, een boost krijgt. De regio's hebben afgelopen periode diverse campagnes opgezet. Doel is om deze nu efficiënter te maken en een grotere impact te laten krijgen.
<b>Projecten</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>c Uitvoering geven aan de opgave door best practices vanuit de Ports op te tillen naar het niveau van het netwerk Logistics Overijssel, met de focus op:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ imagoverbetering arbeidsmarkt (dag/week/maand/jaar van de logistiek)</li> <li>○ platform voor werkzoekenden in de logistiek (indelogistiek.nl, zij-instromers, vacatures met name chauffeurs)</li> </ul> </li> </ol>

Ambitie 2: Stimuleren van innovatie en kennisdelen bij en tussen bedrijven	
<b>Opgave 2.1</b>	<b>Initiëren projecten / living labs rondom (sociale) innovatie en digitalisering in de logistieke sector</b>
<b>Uitleg</b>	Logistics Overijssel wil een laagdrempelige toegang tot (bestaande) kennis en innovaties realiseren, zodat de regio/provincie een proeftuin is voor de toepassing van nieuwe concepten en toepassingen. Het meest kansrijk achten we die innovaties die het bedrijfsmodel (van transport, supply chain tot dagelijkse werkprocessen en inzet van nieuwe technieken) optimaliseren. Kansrijk zijn die business opportunity's die bijdragen aan generieke maatschappelijke doelstellingen zoals digitalisering, verduurzaming en mobiliteit.
<b>Projecten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a Inventariseren van innovatievragen bij bedrijven en kansen voor nieuwe gezamenlijke innovatieprojecten.</li> <li>b Inschrijven op innovatieprojecten (door kennispartners in combinatie met regionaal bedrijfsleven)</li> <li>c Uitrol bevindingen</li> </ul>
<b>Opgave 2.2</b>	<b>Verbreding concept Logistics Lab voor kennisdeling en innovatie</b>
<b>Uitleg</b>	Door kennis te delen en best practices onder de aandacht te brengen bij bedrijven en instellingen willen we inspireren en uitdagen om mee te doen. Dit draagt bij aan het vestigingsklimaat, toegevoegde waarde en aan verduurzaming. Via Logistics Lab wordt dit al geïnitieerd.
<b>Projecten</b>	d Opstellen en uitvoering geven aan actieplan om verbreding vorm te geven



*Opnamedag RTLZ - Doe maar Duurzaam*

## 5 Organisatie, communicatie en uitvoering

De samenwerking en communicatie binnen Logistics Overijssel (zowel op provinciaal als regionaal niveau, tussen bedrijven, onderwijs en overheid) is cruciaal bij de uitvoering van dit plan. Samenwerking en communicatie is nodig op het niveau van de individuele opgaven en projecten, maar ook als verbindend element tussen die opgaven en projecten.

Het gaat dan dus niet alleen om het werven van nieuwe studenten of medewerkers voor onderwijs en bedrijfsleven. Het verbeteren van het imago van de logistieke sector gaat breder. Het 'DNA'-verhaal beter verkopen. De bijdrage van de sector logistiek aan de maatschappelijke vraagstukken (klimaatadaptatie, de logistiek als energie-hub en het realiseren van een circulaire economie) positioneren. Onderdeel van de imagoverbetering is ook het positioneren van de innovatie als krachtige motor van de economie.

### Verandering in strategie

Voorheen was het een bewuste keuze om Logistics Overijssel niet op de voorgrond te plaatsen. De drie ports (Deventer, Twente, Zwolle) waren het gezicht naar buiten toe. In gezamenlijkheid hebben de logistieke netwerkpartners besloten deze strategie herzien. Om een sterk netwerk op te bouwen kiezen we ervoor om Logistics Overijssel als 'merk' te gaan profileren. De ambitie is dat steeds meer bedrijven, onderwijsinstellingen e.d. ons netwerk vinden én zich willen aansluiten om zo gezamenlijk doelen en ambities te realiseren.

Samenwerking is het toverwoord om de ambitie te realiseren. Het realiseren van de lange termijn ambitie moet door kleine, zichtbare en meetbare projecten worden ingevuld. Logistics Overijssel heeft afgelopen periode namelijk best veel bereikt, maar dit werd niet altijd gecommuniceerd. Succes nodigt uit tot het meer samenwerken. De logistiek (en aanverwante bedrijvigheid) in de regio moet elkaar (nog meer) weten te vinden en er plezier in hebben samen iets moois neer te zetten. Om de ambitie te realiseren is het wenselijk om het netwerk actief binnen Logistics Overijssel te vergroten en ook in te zetten op het aanhaken van nieuwe bedrijven tot het netwerk. Bovendien is het selecteren van ambassadeurs die bereid zijn op één onderdeel het initiatief te nemen cruciaal.

### Provincie Overijssel

De provincie Overijssel levert een actieve bijdrage aan Logistics Overijssel. Logistiek is een opgave vanuit het coalitieakkoord Schouder aan Schouder 2024-2027, bestuurlijk wordt er een actieve bijdrage geleverd en het programmamanagement is georganiseerd via de provincie Overijssel. Ook voor de realisatie van de ambities, opgaven en projecten wordt provinciale capaciteit ingezet. Dit onder andere door de inzet van een logistiek makelaar, als verbinder tussen overheid en ondernemers. Ook levert de provincie Overijssel een financiële bijdrage aan de realisatie van dit plan.

### Communicatiestrategie

Ten aanzien van de communicatie en lobby zijn een aantal thema's te benoemen en overwegen:

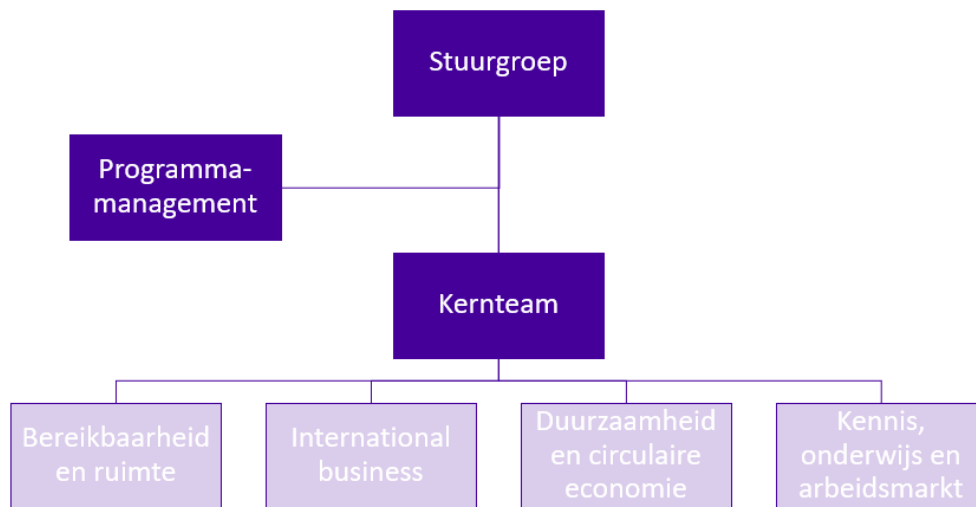
- De marketing van Logistics Overijssel naar een hoger niveau tillen. De logistieke sector staat voor een flinke opgave (imagoverbetering, innovatie, nieuwe strategische samenwerking, etc.). Een goede marketing en communicatiestrategie kan hieraan bijdragen en een breder publiek laten zien welke inspanningen geleverd worden en welke initiatieven er al zijn.

Daarnaast is ook het (breder) delen van successen van belang. Dit kan door middel van social media, het organiseren van kennisbijeenkomsten, de nieuwsbrief, website, vakbladen, etc.

- Logistics Overijssel is gebaat bij een breed netwerk van belanghebbenden en stakeholders. Van belang is dat zowel overheid, intermediairs als bedrijfsleven aangehaakt zijn bij de projecten en activiteiten die worden uitgevoerd. Binnen Logistics Overijssel is het gewenst om de samenwerking verder vorm te geven en het netwerk uit te breiden. Zo blijft het 'verhaal' niet alleen hangen bij de koplopers, maar breder gedragen onder diverse logistieke partijen in de regio (die ook een breed palet aan logistieke activiteiten vertegenwoordigen). Het gaat met name om het vergroten van het aantal bedrijven dat is aangehaakt bij de uitvoering van projecten uit dit plan.
- Informeel netwerk van logistieke bedrijven (en verladers) die regelmatig met elkaar een avond organiseren. Een kijkje in de keuken bij de logistiek; met presentaties over het host-bedrijf, uitdagingen in de logistiek in Overijssel en mogelijkheden om elkaar beter te leren kennen. Uit een dergelijk netwerk kan verdere samenwerking tussen bedrijven ontstaan (en ook formeler samenwerking binnen Logistics Overijssel). Aanvullend op regionale initiatieven hiertoe.

### Organisatie en uitvoering

Voor de organisatie en uitvoering van Werken aan Logistics Overijssel, is de al bestaande organisatiestructuur van Logistics Overijssel leidend (zie figuur).



Om uitvoering te kunnen geven aan de genoemde thema's, ambities, opgaven en projecten is het van belang om ambassadeurs en teamleden te benoemen. Hierover moeten concreet afspraken gemaakt worden. Meest logisch is om hierbij de vier onderscheiden thema's leidend te laten zijn. De bestaande werkgroepen zijn hiervoor al in positie. Samenwerkingsafspraken zijn al gemaakt tussen stuurgroep, kernteam en de werkgroepen. Vanuit dit herijkte plan is het noodzakelijk om de organisatiestructuur en samenwerkingsafspraken door te ontwikkelen.

Omdat dit plan van de stakeholders gezamenlijk is, zal hier gezamenlijk uitvoering aan gegeven moeten worden. Dan wordt de gezamenlijke urgentie gevoeld en kan dit leiden tot mooie resultaten en prestaties.



# **Van (meer)waarde voor Overijssel**