

Stadslogistiek - verslag kennis- en inspiratiesessie G40/DMI

Ruimte voor stadslogistiek

Vergaderdatum en - tijd	30 juni 2026 om 15.00 uur
Vergaderplaats	Online, MS-Teams

Op dinsdagmiddag 30 juni vond de kennis- en inspiratiesessie over ruimte voor stadslogistiek plaats. Tijdens deze sessie gingen de sprekers met de aanwezigen in op de vraag hoe gemeenten ruimte voor logistiek kunnen meenemen in gebiedsontwikkeling en inrichting van de openbare ruimte.

Opening en introductie ruimte voor stadslogistiek - door Cathelijne Hermans (Rebel)

Cathelijne Hermans mocht de sessie aftrappen met een introductie over het belang van ruimte voor stadslogistiek. Aan de hand van foto's uit de Amsterdamse binnenstad werd zichtbaar gemaakt hoe verschillende logistieke stromen gebruikmaken van de soms beperkte openbare ruimte en smalle binnenstraatjes van de stad. Niet alleen bevoorrading van winkels, maar ook afvalinzameling, pakketbezorging, servicelogistiek en bouwlogistiek leggen een steeds groter beslag op de toch al schaarse ruimte in steden.

Ruimte voor logistiek - presentatie door Joeri Jongeneel (&morgen)

Joeri Jongeneel presenteerde de inzichten uit het rapport Ruimte voor Logistiek. Hij schetste hoe stadslogistiek zich heeft ontwikkeld van een focus op goederenvervoer en zero-emissie naar een bredere ambitie van zero impact stadslogistiek. Daarbij gaat het niet alleen om emissievrij vervoer, maar ook om verkeersveiligheid, minder verkeersbewegingen, efficiënter ruimtegebruik, lagere maatschappelijke kosten en een eerlijk speelveld voor ondernemers. Daarnaast werd benadrukt dat de ruimtelijke opgaven in steden (zoals woningbouw, vergroening en autoluwe gebieden) steeds vaker samenkomen met logistieke vraagstukken.

Een belangrijke conclusie uit het onderzoek is dat er de komende jaren vrijwel geen vraag naar extra logistieke ruimte is in stedelijk gebied. De uitdaging zit vooral in het slimmer organiseren en benutten van de bestaande ruimte. Het onderzoek presenteert vijf adviezen aan gemeenten:

1. Denk regionaal in plaats van uitsluitend op stedelijk niveau.
2. Bescherm bestaande logistieke ruimte op bedrijventerreinen en in transformatiegebieden.
3. Reserveer voldoende (slimme) laad- en losruimte.
4. Stuur op een hogere beladingsgraad in plaats van op gebouwen.
5. Betrek niet alleen de vervoerder, maar juist ook de besteller of ontvanger.

Tijdens de discussie ontstond een gesprek over de uitvoerbaarheid van deze adviezen. Bij het sturen op beladingsgraad werd gevraagd hoe gemeenten kunnen voorkomen dat maatregelen vooral grote vervoerders bevoordelen en kleinere ondernemers benadelen. Daarbij werd gewezen op de mogelijkheid om toegangsbeleid en ontheffingen slim in te zetten, zoals bijvoorbeeld de gemeente Utrecht doet met SDC ontheffingen (zie [Stadsdistributiecentrum | gemeente Utrecht](#)). Ook kwam naar voren dat gesprekken met ondernemers breder moeten worden gevoerd dan alleen over zero-emissiezones; juist de samenwerking met het lokale bedrijfsleven levert waardevolle inzichten op.

Daarnaast werd gesproken over de rol van stadshubs. Daarbij werd opgemerkt dat de vraag naar stadshubs niet alleen vanuit gemeenten komt, maar steeds vaker ook vanuit transporteurs en leveranciers zelf. De markt kan het beste zelf bepalen welk type hubs er op welke locaties komen. Tot slot werd aandacht gevraagd voor de rol van bestellers. Niet alleen vervoerders, maar ook opdrachtgevers en afnemers kunnen bijdragen aan efficiëntere logistiek door bewuster om te gaan met bestellingen en levermomenten.

Opmaat naar een ruimtemodel voor stadslogistiek - presentatie door Robbert Janssen (DMI)

Robbert Janssen introduceerde het Ruimtemodel Stadslogistiek, dat is ontwikkeld binnen het DMI-ecosysteem. Het model ondersteunt gemeenten en gebiedsontwikkelaars bij het berekenen van de benodigde laad- en losruimte in stedelijke gebieden. Op basis van functies in een gebied, zoals woningen, winkels en horeca, simuleert het model hoeveel logistieke voertuigen verwacht worden en hoeveel laad- en losruimte daarvoor nodig is. Het model is open source beschikbaar via <https://ruimtemodelstadslogistiek.nl> voor gemeenten, onderzoekers en ontwikkelaars.

Tijdens de presentatie werd toegelicht hoe het model tot stand is gekomen in samenwerking tussen Rebel, HAN University of Applied Sciences, Breda University of Applied Sciences, Posad Maxwan en verschillende gemeenten. De documentatie en achtergrondrapporten worden gedeeld met de deelnemers.

Tijdens de vragenronde werd gevraagd of slimme laad- en losplekken al onderdeel zijn van het model. Dit is op dit moment nog niet geïntegreerd, maar wordt gezien als een mogelijke doorontwikkeling.

Rekenmodel ruimte voor stadslogistiek - presentatie door Bram Kin (HAN)

Na de introductie van Robbert lichtte Bram Kin de werking van het rekenmodel verder toe. Hij liet zien hoe het model vanuit stedelijke functies het aantal logistieke stops bepaalt en deze vervolgens vertaalt naar de benodigde hoeveelheid laad- en losruimte. Daarbij maakt het model gebruik van bestaande onderzoeksgegevens en simulaties om een eerste inschatting van de ruimtebehoefte te maken. De inschatting is natuurlijk wel een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid en dat betere data in de toekomst tot verdere verfijning kan leiden.

Aan de hand van de casus Gerard Doustraat in Amsterdam werd getoond hoe de resultaten gebruikt kunnen worden om verschillende ruimtelijke scenario's te vergelijken, zoals het spreiden of juist clusteren van laad- en losplekken en het combineren van functies binnen de openbare ruimte.

Tijdens de discussie werd gevraagd of ook afvalinzameling en bouwlogistiek volledig zijn meegenomen in het model. Op dit moment zijn deze onderdelen nog beperkt opgenomen en zal meegenomen worden in de toekomstige doorontwikkeling.

Gebruik van het ruimtemodel – presentatie door Casper Prinsen (gemeente Utrecht)

Casper Prinsen liet zien hoe de gemeente Utrecht het ruimtemodel wil inzetten bij toekomstige gebiedsontwikkelingen a.d.h.v.. drie locaties.

Casper gaf aan graag een keer samen met DMI de eerste praktijkresultaten te willen verifiëren, zodat de uitkomsten van het model verder kunnen worden gevalideerd en verbeterd.

Tijdens de afsluitende discussie werd daarnaast gewezen op het belang van een gezamenlijke taal tussen gemeenten, ontwerpers en logistieke partijen. Ook werd door Casper het boek [Street Urban Logistics](#) aanbevolen als inspiratiebron. Verder werd in de discussie aangehaald dat regionale regietafels kunnen helpen om logistieke vraagstukken gezamenlijk en gebiedsgericht aan te pakken.

Afronding en volgende sessie

De sessie werd afgesloten met een oproep om ervaringen met het ruimtemodel te blijven delen, zodat het instrument verder kan worden doorontwikkeld. De presentaties en aanvullende documentatie worden met de deelnemers gedeeld.

Wil je meer weten over eerdere kennissessies? Kijk dan op: [vitale binnensteden en werklocaties | G40 Stedenennetwerk](#)