

**Onderwerp**

rapport Goederenlogistiek in Flevoland

Registratienummer

1989395

Datum

28 november 2016

Auteur

drs. A. Liemburg

Afdeling/Bureau

RE

Openbaarheid

Passief openbaar

Portefeuillehouder

Appelman, J.N.J.

J. Lodders

Ter kennisname aan PS en

burgerleden

Kern mededeling:

In het coalitie-akkoord 2015 - 2019 is onder economie het volgende opgenomen over logistiek: "De ontwikkeling van Flevoland tot logistiek knooppunt voor weg, spoor, water en door de lucht vormt een onderscheidend pluspunt, dat we krachtig zullen profileren". Naar aanleiding daarvan is in opdracht van de provincie een analyse en verkenning gemaakt van de logistieke sector in Flevoland. Dat heeft geresulteerd in het rapport Goederenlogistiek in Flevoland. Deze is als bijlage bijgevoegd. Via deze mededeling geven wij de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit het rapport weer.

Mededeling:**Conclusies en aanbevelingen**

In het rapport goederenlogistiek in Flevoland worden de volgende vragen beantwoord:

1. Wat is de betekenis van logistiek voor de economie en wat zijn relevante ontwikkelingen?
2. Hoe ziet de sector in Flevoland er uit?
3. Wat zijn de zwakke en sterke punten en de kansen en bedreigingen (SWOT-analyse)?
4. Wat kan de provincie bijdragen via beleid?

Voor de uitgebreide beantwoording van deze vragen verwijzen we u naar het rapport. Hier geven we de hoofdconclusies weer.

Logistiek gaat over de beheersing van goederenstromen van producent naar consument en ook steeds vaker retour: circulaire economie. Qua economische spin-off gaat het dus om meer dan de logistieke sector zelf. Veel bedrijven voeren binnen de onderneming logistieke activiteiten uit, zoals in de groothandel, industrie, bouw en zorg. In Nederland zijn bijna 2 miljoen banen gerelateerd aan de logistiek. Slechts 1/3 daarvan zijn banen in de logistieke sector zelf.

Kansen

De logistieke sector in Flevoland is momenteel relatief klein van omvang. Het gaat om ca 3% van het aantal vestigingen en arbeidsplaatsen in transport en opslag in Nederland. Flevoland biedt groeikansen in met name 5 segmenten: agrofood, geconditioneerde logistiek, groothandel, E-commerce en retourstromen.

Flevoland ligt nabij belangrijke hoofdtransportassen. Het accent ligt op export met kansen op retourvrachten. Bovendien ligt Flevoland op de hoofdvaarroute naar het noorden en noordoosten. Via Flevokust worden relaties gelegd met de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen en Vlissingen. Met de verbreding van de Kornwerdersluis komen ook verbindingen in beeld met de Noord Duitse havens, Oostzee, Scandinavië en Groot-Brittannië.

Met name het zuidelijk deel van Flevoland kan verder profiteren van de nabijheid van het dichtbevolkte deel van de Randstad.

Sterke punten van onze provincie zijn: ruimte voor nieuwe ontwikkelin-



gen/bedrijven, goede bereikbaarheid, beschikbaarheid arbeidskrachten, Flevokust en Lelystad Airport. Aandachtspuntenpunten zijn onder andere: profilering en beschikbaarheid van hoogwaardige arbeidskrachten.

De belangrijkste adviezen voor provinciaal beleid zijn:

- Los de nog resterende infrastructuurknelpunten op;
- duidelijker profileren en verbreden van het opleidingsaanbod aansluitend bij de ontwikkelingen in de sector, zodat de instroom en kwaliteit van MBO werknemers wordt verhoogd.
- ontwikkel een eigen identiteit voor de logistiek in Flevoland;

Uitvoering

De aanbevelingen van het rapport worden langs 3 lijnen uitgevoerd:

- mobiliteitsbeleid: uitvoeren van de mobiliteitsvisie Flevoland 2030, dat zich onder andere richt op een goede bereikbaarheid van de belangrijkste bestemmingen voor goederenvervoer.
- inzetten van het instrumentarium van het recent vastgestelde Economisch Programma. Dit programma is generiek (dus sectordoorsnijdend), maar biedt wel kansen voor een gebundelde vraag van ondernemers. Eerste actie is het nagaan wat de programmalijn Human Capital kan betekenen voor de logistieke sector.
- Gebiedsprogramma's Flevokust en Lelystad Airport: Voor Flevokust wordt in 2017 een positionering en profilering opgesteld, gevolgd door een communicatiecampagne. Bij de profilering van Flevokust zullen agro en circulair belangrijke ingrediënten zijn. Daarnaast zal er samen met de Flevolandse gemeenten worden ingezet op logistieke optimalisatie onder andere door in te zetten op clustervorming.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
Rapport Goederenlogistiek in Flevoland	1996072	ja

Goederenlogistiek in Flevoland

Verkenning en analyse



In opdracht van Provincie Flevoland

Versie 8 juni 2016

Inhoud

Samenvatting	3
1. Inleiding en vraagstelling	5
2. Logistieke sector	7
3. Logistiek in Flevoland.....	15
4. Flevoland binnen Nederland en de MRA/Noordvleugel.....	24
5. Rol van de overheid	27
6. SWOT analyse en toekomstperspectief Flevoland	33
7. Conclusies en aanbevelingen	37
8. Bronvermelding	38

Samenvatting

In het coalitie akkoord van het nieuwe College van Gedeputeerde Staten van Flevoland is vastgesteld dat de goede multimodale bereikbaarheid van de provincie kansen biedt voor de ontwikkeling van nieuwe logistieke bedrijvigheid, en dat om die reden de sector logistiek wellicht meer aandacht moet krijgen in het economisch beleid. Deze analyse en verkenning van de logistieke sector geeft uitwerking aan dit voornemen door het in kaart brengen van de logistieke bedrijvigheid in Flevoland, het vergelijken van Flevoland met andere provincies in Nederland en het maken van een SWOT-analyse.

Logistieke activiteiten zijn breed in de economie verweven. Logistiek is onderdeel van supply chains in verschillende sectoren, zoals landbouw en industrie, en bestuurt voor een belangrijk deel de toeleveringsketens van bedrijven naar consumenten. Vaak wordt de logistiek uitbesteed aan logistieke bedrijven. Logistiek richt zich op de beheersing van goederenstromen. Daaronder vallen transport en overslag, opslag en warehousing, value added logistics en services, ketenregie en tal van ondersteunende activiteiten zoals ICT, financiering, administratie en controle en inspectie van goederen.

Met de toenemende globalisering van de afgelopen 40 jaar is de wereldhandel sterk gegroeid en daarmee ook het transport van goederen over korte en lange afstanden en dus de logistiek. Echter, de groei van de wereldhandel is vanaf 2008 afgenomen en dat zal naar verwachting voorlopig niet veranderen. Maar de samenstelling van de goederenstromen verandert wel. Er ontstaan nieuwe logistieke ketens van retourstromen in de circulaire economie, ook draait de aansturing van ketens om van supply chain naar demand chain management. Via E-commerce wordt de positie van de eindgebruiker steeds belangrijker. Tenslotte is er momenteel sprake van een sterke digitalisering, automatisering en robotisering in de logistiek. Dit leidt tot nieuwe generaties distributiecentra, maar ook tot sterke groei in de arbeidsproductiviteit.

De logistieke sector in Flevoland is qua omvang relatief klein, maar bestaat wel uit vijf niches, waarin de bedrijven groeien en innoveren. Deze niches zijn ruimtelijk binnen Flevoland af te bakenen. agrofood en groothandel vooral in noordelijk Flevoland, de logistiek van retourstromen op de as Lelystad-Zeewolde, E-commerce en geconditioneerd transport in zuidelijk Flevoland.

Opvallend is dat een groot deel van de logistieke activiteiten in Flevoland los staat van de mainports in Nederland en de MRA. Daarmee onderscheidt Flevoland zich van logistiek in andere provincies, zoals Noord-Brabant en Limburg. Deze regio's profiteren van hun geografische ligging langs de hoofdassen van goederenvervoer in Europa, namelijk het achterlandvervoer van de havens (Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam) en luchthaven (Schiphol). De ontwikkeling van Flevokust en de multimodale ontsluiting naar de havens van Rotterdam en Amsterdam zal daar verandering in brengen. In eerste instantie richt Flevokust zich op uitgaande agrofood stromen, maar deze zullen worden aangevuld met andere containerstromen ook vanuit

Scandinavië, Duitsland en Polen. Flevokust biedt dan een verzamelpunt om de steeds grotere containerschepen die Rotterdam aandoen, economisch en duurzaam te aan te leveren.

Flevoland biedt (via Flevokust) ook kansen voor importstromen, zoals retourstromen in de circulaire economie en groothandel, waarvoor ook het bijbehorende bedrijventerrein belangrijk is omdat rond deze inkomende stromen kansen liggen voor Value Added Logistics. Flevoland ligt weliswaar niet op de hoofdtransportassen naar het Ruhrgebied, maar ligt wel aan één van de hoofdvaartroutes naar het noorden en het noordoosten. Aansluiting op het spoor naar het oosten biedt de logistiek een ruime keuze aan vervoersmodaliteiten.

Flevoland ligt dus op afstand wat betreft aansluiting op de mainports. Anders is het met de ligging ten opzichte van de Randstad. Zuidelijk Flevoland is een goede uitvalsbasis voor logistieke activiteiten in het geconditioneerd voedsel, maar ook voor de snel groeiende E-commerce. Gecombineerd met de nieuwe ontwikkeling van city logistiek (stedelijke distributie) bieden de bedrijventerreinen in zuidelijk Flevoland niet alleen ruimte voor vastgoed, maar ook voor innovatie.

Flevoland heeft voldoende ruimte en infrastructuur om de logistieke activiteiten te accommoderen. Intermodale ontsluiting (weg, spoor, water, lucht) is daarbij een belangrijke kwaliteit. Naast het beschikbaar komen van Flevokust en Lelystad Airport, wordt er gewerkt aan het wegnemen van laatste knelpunten op de weg en het spoor.

Flevoland biedt dus ruimte voor nieuwe markten en nieuwe producten in de logistiek, maar zal zich duidelijker moeten profileren ten opzichte van Nederland en de MRA, waar veel meer logistieke massa is. Vanuit deze kwantitatieve voorsprong worden ook op andere plaatsen aanzetten gegeven voor E-commerce en circulaire logistiek. Flevoland heeft een duidelijke onderscheidende identiteit nodig om zich te profileren. Daarvoor is aansluiting bij de logistieke initiatieven van de Amsterdam Logistics Board binnen de MRA van toegevoegde waarde, niet alleen vanwege de profilering en promotie, maar ook op het gebied van arbeidsmarkt, afstemming van ruimte en infrastructuur.

Op die manier wordt het uitbreiden van de huidige marktsegmenten gefaciliteerd. Het aantrekken van innovatieve (MKB) bedrijven in de logistiek staat daarin centraal. Wat dat betreft sluit het ontwerp Economische Programma van de Provincie Flevoland goed aan bij het voornemen om de logistieke mogelijkheden die Flevoland biedt verder invulling te geven. Met name de logistiek van E-commerce en circulaire economie sluiten aan bij de focus van het ontwerp Economisch Programma: nieuwe producten-nieuwe markten.

Het coalitie akkoord is duidelijk over de ambities van Flevoland op logistiek gebied. De kansen voor nieuwe activiteiten op nieuwe markten liggen er. Het is nu een kwestie van invullen.

1. Inleiding en vraagstelling

Logistieke activiteiten vormen een belangrijk onderdeel van de Nederlandse economie. Logistiek is nauw verweven met de maakindustrie, maar ook met de handel. Voor de logistiek zijn de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol belangrijke knooppunten op Europese en mondiale schaal. Flevoland ligt op korte afstand van deze mainports, maar de omvang van de logische activiteiten zijn tot nu toe in Flevoland relatief bescheiden in vergelijking met andere provincies. Maar naarmate de regionale economie zich ontwikkelt, neemt ook het belang van logistieke dienstverlening toe. Logistiek kan met name ook een complementaire rol spelen bij de ontwikkeling van Flevokust en van Lelystad Airport.

Het nieuwe College van Gedeputeerde Staten in Flevoland heeft dat belang erkent en schrijft het volgende in het coalitie akkoord van mei 2015: “De ontwikkeling van Flevoland tot logistiek knooppunt voor weg, spoor, water en door de lucht vormt een onderscheidend pluspunt voor de concurrentiekracht van de regio, dat we krachtig zullen profileren. Mede daarom willen we logistiek toevoegen als topsector binnen ons economisch beleid”. Daarnaast wordt op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit het voornemen geformuleerd om bedrijventerreinen zoals Flevokust ook voor goederen duurzaam te ontsluiten. Dat wil zeggen: mogelijkheden creëren voor het verplaatsen van vervoer over de weg naar spoor en water. De “Verkenning en Analyse logistiek in Flevoland” is bedoeld om het voornemen van het college van een analytisch raamwerk te voorzien. Het raamwerk kan dan een basis bieden voor beleidsalternatieven, met name op economisch gebied. Wel heeft afstemming plaatsgevonden met mobiliteit, belangrijk voor de transportinfrastructuur, en ruimte, belangrijk voor vestigingsplaatsen.

De vraagstelling voor het onderzoek als volgt:

1. Wat is de relevantie van logistiek in de hedendaagse economie en hoe kan de logistiek zich in de toekomst ontwikkelen?
2. Wat zijn de huidige logistieke activiteiten in Flevoland?
3. Hoe verhouden die zich met logistiek in andere relevante provincies in Nederland.
4. Welk overheidsbeleid wordt er op verschillende schaalniveaus gevoerd en is relevant voor Flevoland?
5. Wat zijn de sterktes en zwaktes van, en de kansen en bedreigingen voor de logistiek in Flevoland?
6. Wat is een mogelijk toekomstperspectief?

De resultaten zijn voor een groot deel tot stand gekomen via desk research. Wel heeft consultatie plaatsgevonden van verschillende gemeenten in Flevoland: Almere, Lelystad, Zeewolde, Noordoostpolder. Ook is gesproken met Herman Vermeer, als vertegenwoordiger van de gebruikers Flevokust, en Rob Verhoeff van OMALA.

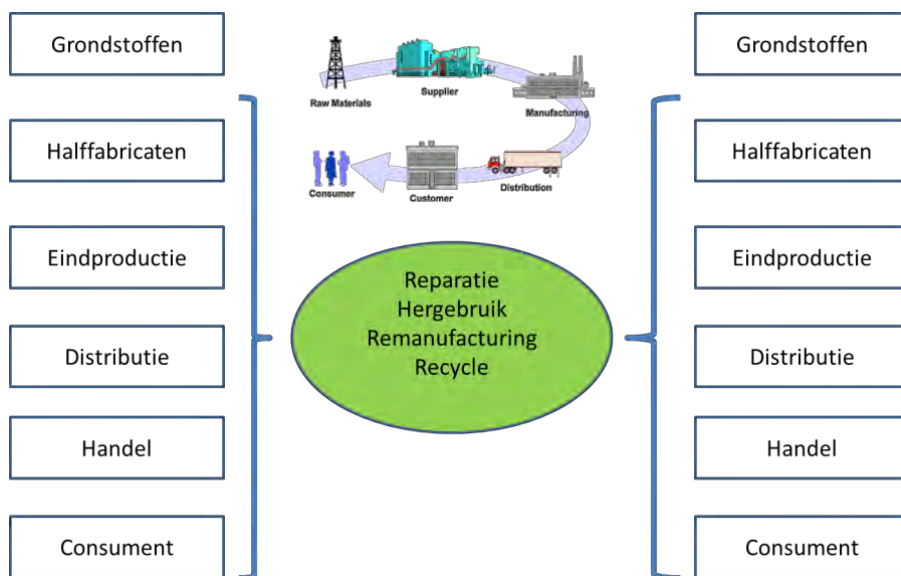
In deze “Analyse en verkenning logistiek in Flevoland” heeft Stratagem Strategic Research BV allereerst de logistiek afgebakend, relaties met andere economische sectoren beschreven en relevante toekomstige trends geselecteerd (hoofdstuk 3). Vervolgens zijn de logistieke activiteiten in Flevoland in kaart gebracht (hoofdstuk 4), vergeleken met andere provincies in een benchmark (hoofdstuk 5). In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op het beleid van overheden op verschillende schaalniveaus.

De resultaten uit de verschillende hoofdstukken zijn verwerkt in een SWOT-analyse en gebruikt om een toekomstperspectief voor logistieke activiteiten in Flevoland te schetsen (hoofdstuk 6). Het rapport sluit af met conclusies en aanbevelingen (hoofdstuk 7), die gebruikt kunnen worden bij het verder uitwerken van het ontwerp Economische Programma 2017-2020 die in 2016 zal uitkomen en de roadmap zal zijn voor het economische beleid van de komende provinciale bestuursperiode. Binnenkort wordt Mobiliteitsvisie Flevoland 2030 vastgesteld. Logistieke activiteiten vragen om een goede infrastructuur voor goederenvervoer. Op dat gebied reikt dit onderzoek een aantal punten aan, maar deze zijn niet nieuw binnen het mobiliteitsbeleid van de provincie.

2. Logistieke sector

Afbakening

In één woord kan logistiek omschreven worden als: goederenstroombeheersing. Logistiek gaat om de integrale planning, organisatie, besturing, afwikkeling en controle van materieel en goederen en de daaraan verbonden informatievoorziening, door de gehele keten — van grondstof tot eindproduct bij de gebruiker. Ook retourlogistiek is onderdeel van de logistieke keten: de organisatie en afhandeling van de goederenstroom van het gebruikte product naar afvalverwerking en recycling, en verder.



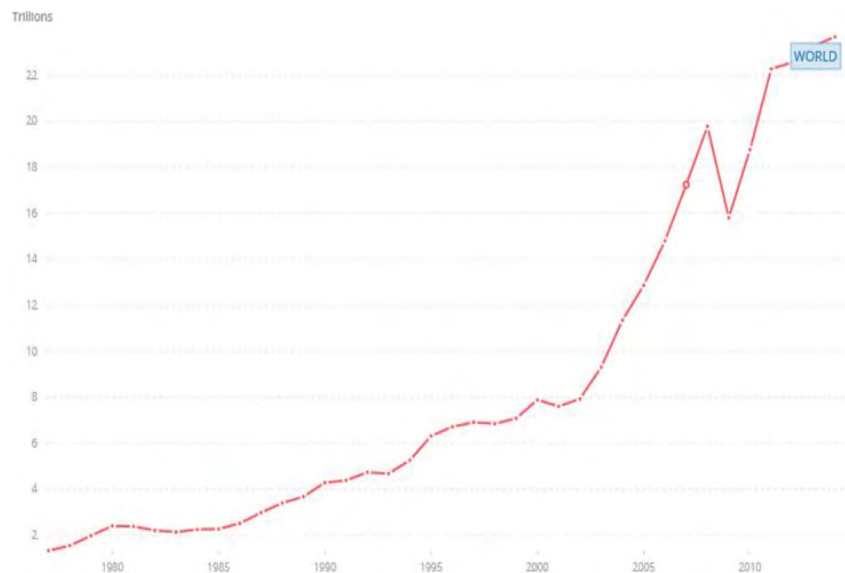
Figuur 1: Logistieke ketens

In deze analyse en verkenning ligt de focus op goederenstromen. Dat betekent dat data logistiek (internet knooppunten, data warehousing) en personenlogistiek (evenementen, zorg) buiten beschouwing worden gelaten.

Logistiek is onderdeel van de supply chain. Deze supply chain bestaat uit het ontwerp en ontwikkelen van producten, het produceren en het distribueren. Binnen logistiek staat de distributie van goederen centraal. Toch zijn de grenzen vaag, want vlak voor de distributie worden soms andere activiteiten uitgevoerd, zoals assemblage, verpakken en installeren van software. Dit valt onder Value Added Logistics of Value Added Services. Wel is er een duidelijk onderscheid tussen handel en logistiek. De handel betreft de overdracht van het juridisch eigendom van goederen. Handel is vaak wel de drijvende kracht achter logistieke activiteiten. Immers de overdracht van eigendom zorgt voor transport en opslag van goederen.

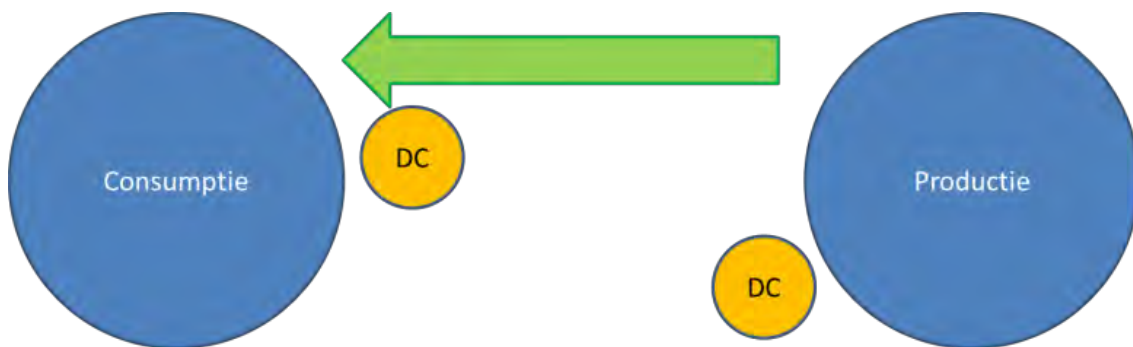
Logistiek is de afgelopen 30 jaar steeds belangrijker geworden omdat weinig producten meer op één plaats geproduceerd en geconsumeerd worden. Dat heeft geleid tot wereldwijde supply chains van grondstofleveranciers naar fabrikanten van half-

fabricaten naar de verkopers van eindproducten en tenslotte naar consumenten en bedrijven. Voeg daaraan toe de toenemende rol van de circulaire economie en het is duidelijk dat de rol van logistiek in de afgelopen jaren sterk gegroeid is. De groei van de logistiek hangt dus nauw samen met ontwikkelingen in de maakindustrie en de handel. Door de verplaatsing van productie naar lage lonen landen in Azië en Zuid-Amerika is de wereldhandel enorm toegenomen en daarmee de handel en het transport van goederen.



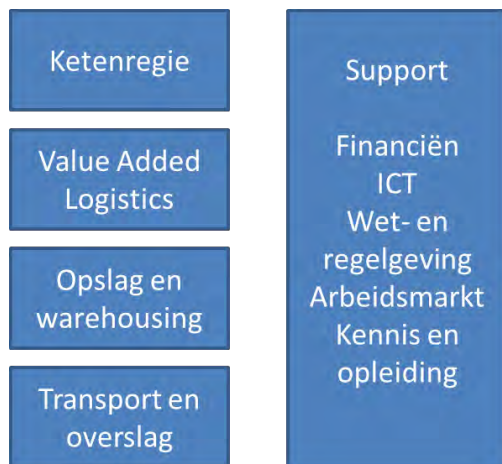
Figuur 2: Groei van de wereldhandel 1980-2015 (bron: WTO – International Trade Statistics)

Logistieke activiteiten concentreren zich in de buurt van grote productiecentra, of in de buurt van grote aantallen gebruikers van de goederen. Hoe dichterbij de productie en/of consumptie hoe meer controle over de stromen, en hoe groter de schaalvoordelen. In figuur 2 wordt dat schematisch weergegeven. Sinds kort is daar een nieuwe ontwikkeling bij gekomen: supply chains zijn demand chains geworden. Voor veel goederen en producten bepaalt de producent niet langer wanneer goederen worden geproduceerd, maar de eindgebruiker. Bestellingen via internet zijn de transacties die zorgen voor productie, vervoer en assemblage. Logistiek is in toenemende mate een consumer to business (C2B) relatie, in plaats van business to consumer (B2C) of business to business (B2B). Bedrijven als Amazon.com, Bol.com en Cool Blue vragen een innovatieve logistiek. Distributiecentra in de nabijheid van grote groepen consumenten worden steeds belangrijker.



Figuur 3, Controle over de keten van supply naar demand chain

In 2006 werd vanwege het groeiend belang van logistiek voor Nederland de Commissie van Laarhoven ingesteld. In haar document *Logistiek en supply chains: visie en ambitie voor Nederland*, wordt het sectorhuis logistiek en supply chains geïntroduceerd. Deze indeling is nog steeds actueel.



Figuur 4: Sectorhuis Logistiek en Supply Chains (bron: Cie van Laarhoven/TNO)

De goederenstroom beheersing waar logistiek mee samengevat kan worden is dus veel meer dan ketenregie: transport en overslag, opslag en warehousing (optimaliseren van voorraadhoogte), maar ook value added logistics en services behoren tot de kernactiviteiten. Daarnaast zijn ook verschillende andere activiteiten relevant, die ondersteunend zijn zoals financiële dienstverlening (verzekering), ICT (automatisering van processen), controle en inspectie (beveiliging van goederenstromen).

In de logistiek zijn dus verschillende soorten bedrijven actief, zoals:

- Verladers
- Dienstverleners
- Expeditieus
- Afhandelaars
- Transportbedrijven
- Rederijen
- Opslagbedrijven
- Infrastructuurbeheerders
- ICT aanbieders
- Beveiligingsbedrijven

Veel verschillende soorten bedrijven zijn dus betrokken bij de logistiek, maar staan niet altijd ingeschreven in het handelsregister als logistiek bedrijf. Vandaar dat een analyse van de logistieke sector niet alleen gebaseerd kan zijn op een sectorale benadering. Veel bedrijven voeren binnen de onderneming logistieke activiteiten uit als onderdeel van de bedrijfsvoering. Deze staan niet ingeschreven in de sector logistiek maar onder andere SBI codes¹. Veel banen in de groothandel, detailhandel, industrie, bouw en de zorg bestaan voor minder dan de helft van de werktijd uit logistieke werkzaamheden. In totaal zijn er in Nederland bijna 2 mln. arbeidsplaatsen, waar logistiek een rol speelt. Maar slechts 1/3^e daarvan zijn banen in de logistieke sector.

De overige banen, die binnen het sectorhuis logistiek gerekend worden zijn banen waar logistiek minder dan 50% van de tijd in beslag neemt (Figuur 5), en dus in andere sectoren worden meegeteld als werkgelegenheid.

Logistiek percentage van werkzaamheden	Aantal arbeidsplaatsen NL 2010 (000)	Percentage arbeidsplaatsen
100%	523	27%
90%	91	5%
50%	214	11%
10%	1109	57%
Totaal	1937	100%

Figuur 5: Functionele benadering logistiek (Bron: BCI, Belang van functionele logistieke activiteiten voor de provincie Limburg, 2014)

Bovenstaande tabel maakt duidelijk hoezeer logistiek integraal onderdeel is geworden van de totale economie in Nederland, en dus ook in Flevoland.

Logistiek is met reden één van de topsectoren in Nederland. In de wereldranglijst van landen volgens de Logistics Performance Index (samengesteld uit verschillende scores wat betreft douane, infrastructuur, tijdige afhandeling, etc) staat Nederland

¹ SBI: Standaard Bedrijf Indeling

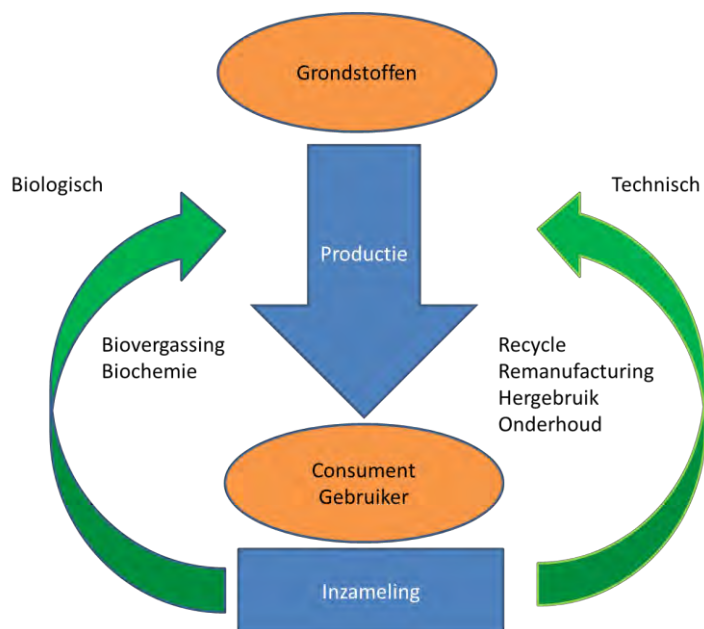
op nummer 2. Duitsland staat op 1, België op 3 en het Verenigd Koninkrijk op 4. In deze landen is het aandeel van de directe logistieke activiteiten in de toegevoegde waarde van de nationale economie tussen de 8-12%.

Toekomstige trends

Een aantal ontwikkelingen in de logistiek zijn relevant om in het vervolg een goede analyse voor Flevoland uit te voeren.

Zoals in Figuur 3 zichtbaar is, vakt de groei van de wereldhandel de laatste jaren af. Internationale logistiek is niet meer de groeimarkt die het was in de periode 1990-2005. Wel wordt een sterke groei voorzien in de distributie naar de eindgebruiker. Daarbij zijn de ontwikkelingen van supply naar demand chain management belangrijk in. E-commerce en stedelijke distributie stellen de consument centraal. De consument wordt steeds meer bepalend voor de logistiek. Bij een webbestelling is het zelfs de consument die indirect opdracht geeft om de productie en assemblage van zijn bestelde product te starten.

Een tweede groeisector in de logistiek is de circulaire economie. De circulaire economie betreft het hergebruik van goederen, grondstoffen en materialen. Doelstelling van de circulaire economie is het economisch haalbaar maken van het hergebruik. Vooral de rapporten van de Ellen McArthur Foundation (EMF, 2012, 2013, 2015), waarin McKinsey doorrekeningen heeft gemaakt van de potentie van circulaire economie in economisch opzicht, hebben de aandacht van veel beleidsmakers getrokken.



Figuur 6: De circulaire economie volgens de Ellen MacArthur Foundation

TNO heeft in juni 2013 de kansen voor de circulaire economie in Nederland onderzocht. Indien de mogelijkheden worden benut dan is de waarde 1,4% van het Nederlandse Bruto Binnenlands Product (BBP). In totaal kan het 54.000 banen opleveren. De totale waarde is € 7,3 miljard, € 1 miljard in de dienstensector, € 1 miljard in de

landbouw en de rest in nijverheidsproducten. Het betreft hier zowel logistieke als verwerkingsactiviteiten.

De circulaire economie is een nieuw economisch en industrieel systeem dat het hergebruik van producten en grondstoffen nastreeft, natuurlijke hulpbronnen probeert te herstellen en waarde vernietiging in het economische systeem minimaliseert. Doelstellingen zijn het tegengaan van uitputting van natuurlijke hulpbronnen, minimaliseren van afval en de uitstoot van broeikasgassen en gevaarlijke stoffen en een overgang naar hernieuwbare en duurzame energievoorziening. De circulaire economie gaat over het sluiten van de grondstoffen- en goederenkringlopen. Het is daarmee geen nieuw economisch model, maar vooral het nuttig en goed doordenken en inrichten van een doelmatige economie gericht op het efficiënte gebruik van grondstoffen en het verminderen en uiteindelijk elimineren van afvalstromen. Daarmee is circulaire economie vooral een manier om een ander doel te realiseren, bijvoorbeeld duurzame vooruitgang of groene groei.

Het economisch haalbaar maken van circulaire stromen is niet eenvoudig. De afgelopen 15 jaar werd de economische haalbaarheid vergroot door de omslag in de trend van grondstofprijzen. In deze periode zijn de prijzen van grondstoffen gestegen tot boven het niveau van 100 jaar geleden.



Figuur 7: De ontwikkeling van grondstofprijzen, bron: Worldbank

Met de recente daling van de prijs voor ruwe olie en de teruglopende groei in met name China, is het de vraag of deze relatief dure grondstofprijzen standhouden. Naast deze marktfactoren wordt de circulaire markt ook gestimuleerd door beleid en regelgeving. In de automotive sector wordt bijvoorbeeld opgelegd dat 90% van de materialen in nu verkochte auto's hergebruikt moet kunnen worden.

Logistiek speelt een belangrijke rol in de economische randvoorwaarden voor de circulaire economie. Immers voor hergebruik is inzameling essentieel. Met name scheiding van retourstromen bepaalt de waarde van de her te gebruiken producten. Maar naast scheiding spelen schaalvoordelen een grote rol. Zonder voldoende volume wordt inzameling duur en wordt de circulaire economie in haar concurrentievermogen aangetast. Naast inzameling is ook de verwerkingstechnologie belangrijk in het economische plaatje. Ook voor deze fase in het proces van hergebruik geldt dat deze technologie economisch inpasbaar moet zijn.

Praktische toepassingen op het gebied van hergebruik zijn er legio. De Ellen MacArthur Foundation noemt voorbeelden van bouwafval. In Nederland ligt een groot potentieel bij witgoed, waarnemingsapparatuur (camera's e.d), wasmachines, televisies, huishoudelijke computers en mobiele telefoons. Binnen de MRA wordt onder andere gesproken over textiel, matrassen, polyester plezierboten en hoogwaardige verwerking van biomassa stromen.

Een derde belangrijke trend is de verhoging van de productiviteit in de logistieke sector door het automatiseren, digitaliseren en robotiseren van standaard werkzaamheden. Met name in distributiecentra en transport neemt de toepassing van ICT sterk toe. Sneller, frequenter en fijnmaziger leveren vraagt om mechanisering van het "order picken". Vaste en mobiele robots nemen handmatig en routinewerk over van mensen.

Het nieuwe distributiecentrum van Wehkamp bij Zwolle is een goed voorbeeld van deze productiviteitssprong. Het nieuwe distributiecentrum is ongeveer even groot als het oude in Dedemsvaart (30.000 m²) en er werken ongeveer hetzelfde aantal mensen (200), maar het aantal zendingen dat per dag verwerkt kan worden ligt vier zo hoog.



Figuur 8, Het nieuwe distributiecentrum van Wehkamp bij Zwolle

Ook in het transport over de weg liggen productiviteitsverhogingen in het verschiet. Het gebruik van draadloze technologie om aan te koppelen aan een 'road train', een handmatig bestuurd leidende vrachtauto met een colonne van voertuigen erachter, is technisch inmiddels mogelijk (platooning). Deze road trains hebben voldoende volume en frequentie nodig. Deze volumes zijn vooral te vinden in grootstedelijke

gebieden, zoals de Randstad. Eerste tests met het concept zijn veelbelovend, maar vooral gericht op de grote vervoersstromen zoals die van en naar Rotterdam. Voor Flevoland is deze ontwikkeling vooralsnog minder relevant. Platooning wordt al “real time” getest op het huidige wegennet. Flevoland biedt vanwege het rechtlijnig wegennet een goede locatie voor testen van smart mobility concepten.

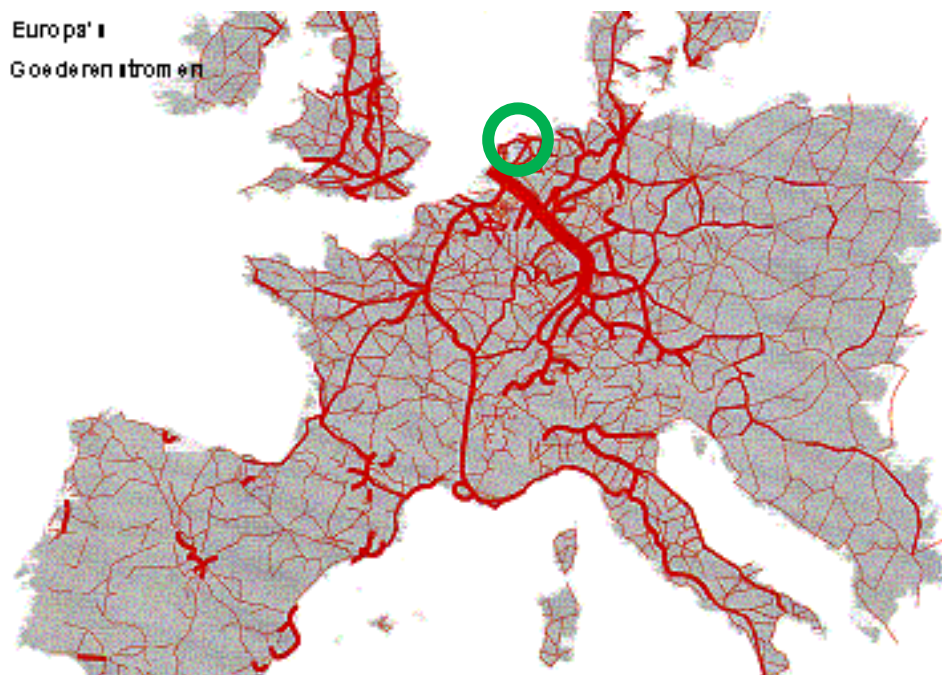
Twee andere ontwikkelingen die de logistiek in de toekomst kunnen beïnvloeden zijn additive manufacturing (3D printing) en reshoring. Toepassing van 3D printing heeft grote invloed op aan te houden voorraden, en maakt het mogelijk om goederen lokaal te produceren. Het effect zal dus zijn dat er minder goederen vervoerd zullen worden. Reshoring is de trend dat productie wordt teruggehaald uit “lage kosten” landen zoals China en Mexico naar Europa of Noord Amerika. Deze trend zal de logistiek veranderen van intercontinentale naar continentale distributie.

Voor zowel 3D printing als reshoring is de concrete toepassing en ontwikkeling nog onduidelijk en daarmee is de impact op de logistiek nog moeilijk te voorspellen.

3. Logistiek in Flevoland

Ligging

Logistieke activiteiten concentreren zich in de buurt van productieclusters, van grote consumenten concentraties en langs de hoofdassen van het goederenvervoer. Wat dat laatste betreft ligt Flevoland net buiten de grootste hoofdassen die vanuit de Noordzeehavens Rotterdam en Antwerpen zuidelijk en oostelijk lopen. Deze goederenstromen volgen de handelsstromen van en naar Nederland, met name Duitsland, België het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk.



Figuur 9, de grootste goederenstromen in Europa (bron: Deltametropool)

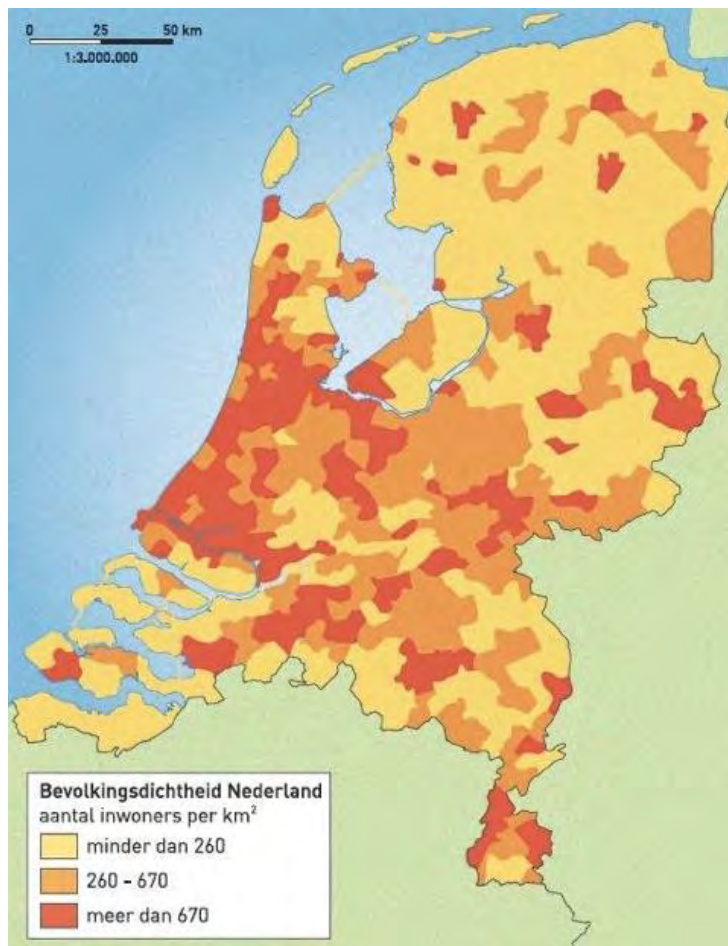
Wel zou Flevoland een rol kunnen spelen bij logistieke stromen vanuit het Verenigd Koninkrijk naar het zuiden en vanuit de Noordzee havens via Polen naar de Baltische Staten. Lelystad is in binnen het TEN-T gekwalificeerd als comprehensive en maakt onderdeel uit van het core network dat hoort bij de corridor Noordzee – Baltische Zee. Core network richt zich op de strategisch meest belangrijke onderdelen van een corridor (bijvoorbeeld de haven van Rotterdam of Schiphol) terwijl comprehensive network vooral moet zorgen voor de bereikbaarheid van alle regio's, aanpalend aan het core network.

Een groot deel van de logistieke activiteiten in Flevoland staat dus los van de mainports in Nederland en de MRA. Daarmee onderscheidt Flevoland zich van logistiek in andere provincies als Noord-Brabant en Limburg. Deze regio's profiteren van hun geografische ligging langs de hoofdassen van goederenvervoer in Europa, namelijk het achterlandvervoer van de havens en luchthaven. De ontwikkeling van Flevokust en de multimodale ontsluiting naar de havens van Rotterdam en Amsterdam zal daar verandering in brengen. Daar profiteert in eerste instantie de agrofood van,

maar kan worden uitgebreid naar andere containerstromen en regio's in Scandinavië, Duitsland en Polen. Flevokust biedt dan een verzamelpunt om de steeds grotere containerschepen die Rotterdam aandoen, economisch en duurzaam te feederen.

Flevokust biedt ook kansen voor importstromen, zoals retourstromen in de circulaire en groothandel, waarvoor ook het bijbehorende bedrijventerrein belangrijk is omdat rond deze inkomende stromen kansen liggen voor Value Added Logistics. Flevoland ligt weliswaar niet op de hoofdtransportassen naar het Ruhrgebied, maar ligt wel aan één van de hoofdvaartroutes naar het noorden en het noordoosten. Aansluiting op het spoor naar het oosten biedt nieuwe kansen.

Binnen Nederland ligt Flevoland aan de rand van de Randstad met de hoogste bevolkingsdichtheid in Nederland. Met name zuidelijk Flevoland ligt daarmee op de juiste locatie om consumenten en bedrijven in de Randstad via een fijnmazig netwerk te bedienen. Ook voor de circulaire economie is diezelfde ligging gunstig om retourstromen uit de Randstad in te zamelen.



Figuur 10, Bevolkingsdichtheid Nederland 2015b (bron: CBS)

Omvang van de logistieke sector in Flevoland

In Flevoland zijn tussen de 3700 en 4000 personen werkzaam in de sector transport en logistiek.

	Aantal vestigingen	Aantal werkzame personen	Gemiddelde grootte	Open vacatures	Aantal werkzoekenden
Beroepsgoederenvervoer	146	1479	10,1	3	215
Logistieke dienstverlening	55	235	4,3	34	684
Personenvervoer	250	1374	5,5	13	153
Haveb, op- en overslag	50	108	2,2	1	10
Binnenvaart	107	363	3,4	1	12
Vervoer door de lucht	19	46	2,4	0	3
Vervoer per spoor	9	313	34,8	0	2
Totaal	636	3918	6,2	52	1079

Figuur 11, Opdeling van de logistieke sector in Flevoland plus werkgelegenheid (bron: Factsheet Flevoland, Sectorinstituut Transport en Logistiek)

Wordt er gecorrigeerd voor personenvervoer en vervoer per spoor dan gaat het om 2000 werkzame personen. Flevoland heeft dus qua werkgelegenheid een relatief kleine logistieke sector, zeker in vergelijking met de ruim 600.000 werkzame personen in de goederenlogistiek in Nederland. Dat komt ook tot uitdrukking in het aantal vestigingen, dat is namelijk 2% van het totale aantal logistieke bedrijven in Nederland .

Uit figuur 11 is ook af te leiden dat er voldoende aanbod is op de arbeidsmarkt in vergelijking met het aantal vacatures. Kwantitatief zijn er dus geen knelpunten.

De logistiek in Flevoland in 5 segmenten

De huidige logistieke activiteiten in Flevoland zijn in vijf segmenten op te delen:

- Agro-food
- Groothandel
- E-commerce
- Geconditioneerde logistiek
- Circulaire economie

Agro-food

Flevoland is niet bekend om zijn industrie, maar toch wordt er veel geproduceerd en wel in de agro-food sector. De agro-food sector biedt dus producten, die vervoerd moeten worden naar andere delen van Nederland voor consumptie, verwerking of export.

	Containers		Rotterdam	
	Nu	Toekomst	Nu	Toekomst
Uien	81%	90%	53%	60%
Pootaardappelen	46%	72%	36%	58%

Figuur 12, Huidige en toekomstige aandeel containers en haven Rotterdam in goederenstromen uien en pootaardappelen Nederland

(bron: Amsterdam Consultants, 2013)

Flevoland en de drie noordelijke provincies hebben een groot aandeel in de productie van uien en pootaardappelen. Een aanzienlijk deel van de productie wordt geëxporteerd. In het verleden werd dat in bulk vervoerd, waarbij Harlingen en Beverwijk voor pootaardappelen de grootste uitvoerhavens waren. Tegenwoordig wordt het grootste deel in containers vervoerd en heeft Rotterdam voor de noordelijke provincies de grootste volumes naar zich toegetrokken. Op dit moment worden deze containers veelal over de weg aangevoerd. Vanaf 2018 biedt Flevokust de mogelijkheid om deze containers met uien en pootaardappelen via binnenvaart naar Rotterdam te vervoeren.

Belangrijke bedrijven in de agro-food zijn:

- Groenvries (opslag en verwerking van landbouwproducten)
- Waterman (telen, verwerken en verpakken van uien)
- Agrico (telen, verwerken en vermarkten van aardappelen)
- Butter/ABTexel (transport van agribulk)

Groothandel

Flevoland een bovengemiddeld grote handelssector, vooral bestaande uit groothandelsbedrijven. Deze groothandelsbedrijven zijn voor meer dan de helft actief in de import en export van goederen.

Belangrijke bedrijven in de groothandel zijn:

- Koopman (Fast Moving Consumer Goods).
- Imres (Medische producten)
- Giant (fietsen)
- Poppers (bevestigingsmiddelen)

Deze grotere bedrijven in de groothandel hebben Flevoland als basis gekozen, vooral voor vestiging van distributiecentra, soms in combinatie met assemblage en productie. Voor transport wordt deels gebruik gemaakt van eigen trucks, deel van trans-

portbedrijven. Groothandel en logistiek hebben een relatie met elkaar, maar kunnen geografisch los van elkaar staan. Koopman in Emmeloord is daar een goed voorbeeld van. De handelsactiviteiten zijn in Amsterdam gevestigd, het distributiecentrum in Emmeloord. Giant heeft aangegeven interesse te hebben om containers in de toekomst via Flevokust aan te voeren. Een deel van de distributie van bedrijven in Flevoland kan in Flevoland plaatsvinden.

De meeste groothandel in Flevoland is actief in de export naar Duitsland. Het grootste deel van de groothandel zijn kleinere bedrijven (minder dan 5 werknemers), die moeilijk te clusteren te zijn. Logistiek en groothandel zijn in de meeste gevallen ontkoppeld.

E-commerce

E-Commerce in Nederland groeit hard: in 2015 met 18% ten opzichte van 2014. Toch is er nog ruimte voor verbetering en verdere groei. Vergeleken met andere Europese landen (Scandinavië en het Verenigd Koninkrijk) heeft Nederland nog een beperkte penetratie. Flevoland en met name Almere is goed gepositioneerd, omdat E-commerce nieuwe eisen stelt aan distributiecentra waarmee snelheid en productiviteit sterk omhoog gaan. Flevoland heeft de ruimte en de bereikbaarheid voor deze nieuwe generatie distributiecentra. Daarnaast zijn er grote verwachtingen en nieuw beleid te aanzien van stedelijke distributie. Het beleid rond stedelijke distributie richt zich op het duurzame logistiek in de grote steden. Het gaat daarbij om bundeling van goederenstromen, retourstromen en emissievrij transport. In combinatie met de E-Commerce liggen ook hier mogelijkheden vanuit Zuid Flevoland om Amsterdam, Utrecht, Amersfoort te bedienen.

De belangrijkste bedrijven in Flevoland in E-Commerce zijn:

- Ahold (levensmiddelen)
- Telesuper (levensmiddelen)
- Staples (kantoorartikelen)
- Geodis/Prenatal (baby)
- HK Living (woninginrichting)
- VDS Fullfilment (e-commerce leveringen)

Logistiek in de E-commerce richt zich op de laatste stap in de keten. Daarvoor is een fijnmazig netwerk vereist, maar andere kant ook kritische massa. Dat geldt ook voor de stedelijke distributie. Aflevering en ophalen van goederen, veelal in pakketjes, zullen gebundeld moeten worden om de bereikbaarheid van stedelijke gebieden te behouden, maar ook om E-commerce en stedelijke distributie economisch haalbaar te laten zijn.

Logistiek bederfelijke waren –geconditioneerd vervoer en opslag

In Zeewolde en Almere zijn verschillende bedrijven gevestigd die actief zijn met geconditioneerd opslag, verwerking en vervoer van bederfelijke producten, veelal voedingsproducten:

- Bakker (opslag, vervoer)
- Wolter Koops (opslag, vervoer)
- Nice to Meat (vleesverwerking)

Bakker en Wolter Koops in Zeewolde zijn internationale spelers in het vervoer en opslag van bederfelijke goederen. Naast de hoofdkantoren in Zeewolde hebben beide bedrijven een netwerk ontwikkeld met logistieke centra in andere delen van Nederland en omliggende landen. Almere is de thuisbasis voor een aantal bedrijven in de voedselketen. Naast logistiek is verwerking dan een belangrijke activiteit. Nice to Meat is daar een voorbeeld van.

Circulaire economie

In en net buiten Flevoland zijn verschillende bedrijven gevestigd, die zich richten op retourstromen in de circulaire economie:

- Van Peperzeel (accu's/batterijen)
- van Werven (bouwafval)
- Morsinkhof (plastic)
- van Heiden (afval)
- De Vries (piepschuim)
- Jan Bakker (biomassa)

Momenteel staan deze bedrijven nog los van elkaar. Sommige bedrijven houden zich alleen bezig met de inzameling, andere met verwerking van de ingezamelde goederen. Het potentieel voor Flevoland ligt in de koppeling van inzameling en verwerking. Flevoland biedt daarvoor de juiste randvoorwaarden, met name wat betreft beroepsbevolking, maar ook omdat Flevokust in feite de infrastructuur biedt voor deze koppeling door middel van haven en achterliggend bedrijventerrein. Container Terminal Utrecht (CTU), de exploitant van Flevokust en onderdeel van de Pouw Groep, heeft in Utrecht al een voorziening ingericht op retourstromen van de bouwsector.

Infrastructuur

De infrastructuur voor logistieke activiteiten in Flevoland is goed op orde. Flevoland is goed ontsloten via de A6, A27, N23, N50 en spoor (Hanzelijn). Wel zijn er nog een aantal laatste knelpunten en mogelijk nieuwe kansen geïdentificeerd.

Weg

1. De ontsluiting naar de A28/A1 vanuit Zeewolde, met name de brug bij Nijkerk.
2. De ontsluiting van en naar Noord Holland, met name het tracé van de N23 Lelystad – Enkhuizen, dat bij Lelystad met 9 km verkort kan worden, in samenhang met de ontwikkeling van de Baai van Eesteren.
3. De ontsluiting van noordelijk Flevoland Emmeloord – Zwolle. De N50 is op het tracé Emmeloord- Ens in Flevoland vierbaans geworden. Het tracé van Ens via Kampen naar Zwolle is nog grotendeels een tweebaansweg en vormt geregeld een knelpunt.

Spoor

De spooraansluiting van de Flevokust op de Hanzelijn voor goederenvervoer, om op die manier Duitsland, maar ook Polen en Tsjechië over het water en spoor te ontsluiten

Water (Flevokust).

De overslaghaven en achterliggend bedrijventerrein van Flevokust kunnen een rol gaan spelen voor de vijf logistieke marktsegmenten in Flevoland en bieden ruimte voor nieuwe initiatieven. De exploitatie van Flevokust zal door CTU (onderdeel van de Pouw Groep) in combinatie met de terminal in Utrecht worden ontwikkeld. Daarbij wordt samengewerkt met HUSA Transportation (Groningen Railport in Veendam). Op verschillende bestuurlijke niveaus zijn er doelstellingen geformuleerd om goederenvervoer van weg naar water (binnenvaart) te verplaatsen, onder andere onder het Beter Benutten beleid van het Rijk. Dit beleid is gestoeld op kostenbesparing, en het realiseren van milieudoelstellingen. Maar ook congestie rond de haven van Rotterdam heeft geleid tot ontmoediging van wegvervoer van en naar het achterland. Daarnaast worden steeds meer goederen in containers vervoerd. In de laatste jaren ook producten uit de agro-food sector, zoals uien en pootaardappelen. Met name uien vinden hun weg via de haven van Rotterdam naar verschillende landen in Afrika. Flevokust accommodeert als eerste agrarische goederenstromen van en naar de haven van Rotterdam, die straks niet meer via de weg, maar via binnenvaart worden vervoerd, en zo hun weg naar de wereldmarkt vinden.

Flevokust biedt als intermodaal knooppunt mogelijkheden tot clustervorming. Goede transportinfrastructuur trekt logistieke activiteiten aan. Meer volume vergroot de keuze voor verladers, biedt mogelijkheden om concurrerende prijzen te realiseren, en biedt andere schaalvoordelen op het gebied van bundeling van ladingstromen, maar ook op het aantrekken van arbeid en ontwikkeling van kennis.

Concurrenten zijn de binnenvaartterminals van Kampen en Meppel, maar de zeehaven van Harlingen wordt ook gebruikt voor export van bijvoorbeeld aardappelen en uien. Door de gunstige ligging van Flevokust en de samenwerking met Rotterdam biedt het een goed alternatief voor bestaande en nieuwe goederenstromen.

Daarnaast is Flevokust een ideale locatie voor aan- en afvoer van goederen die op verschillende manieren een rol spelen in de circulaire economie, zoals repair, remanufacturing en recycling. Er wordt steeds meer nadruk gelegd op het hergebruik van afval- en reststromen, die ontstaan in de mondiale consumptie maatschappij. Deze afval- en reststromen bevatten zowel technische als biologische ingrediënten die traditionele grondstoffen kunnen vervangen of onderdelen en materialen kunnen opleveren die een nieuw technisch en economisch leven hebben. Logistiek is daarbij een belangrijk onderdeel. Immers reststromen moeten worden ingezameld, bedrijven moeten eigenaar worden van deze stromen en vervolgens bepalen op welke wijze deze goederenstromen voor onderhoud, ombouw, hergebruik of afvalverwerking in aanmerking komen.

Luchthaven

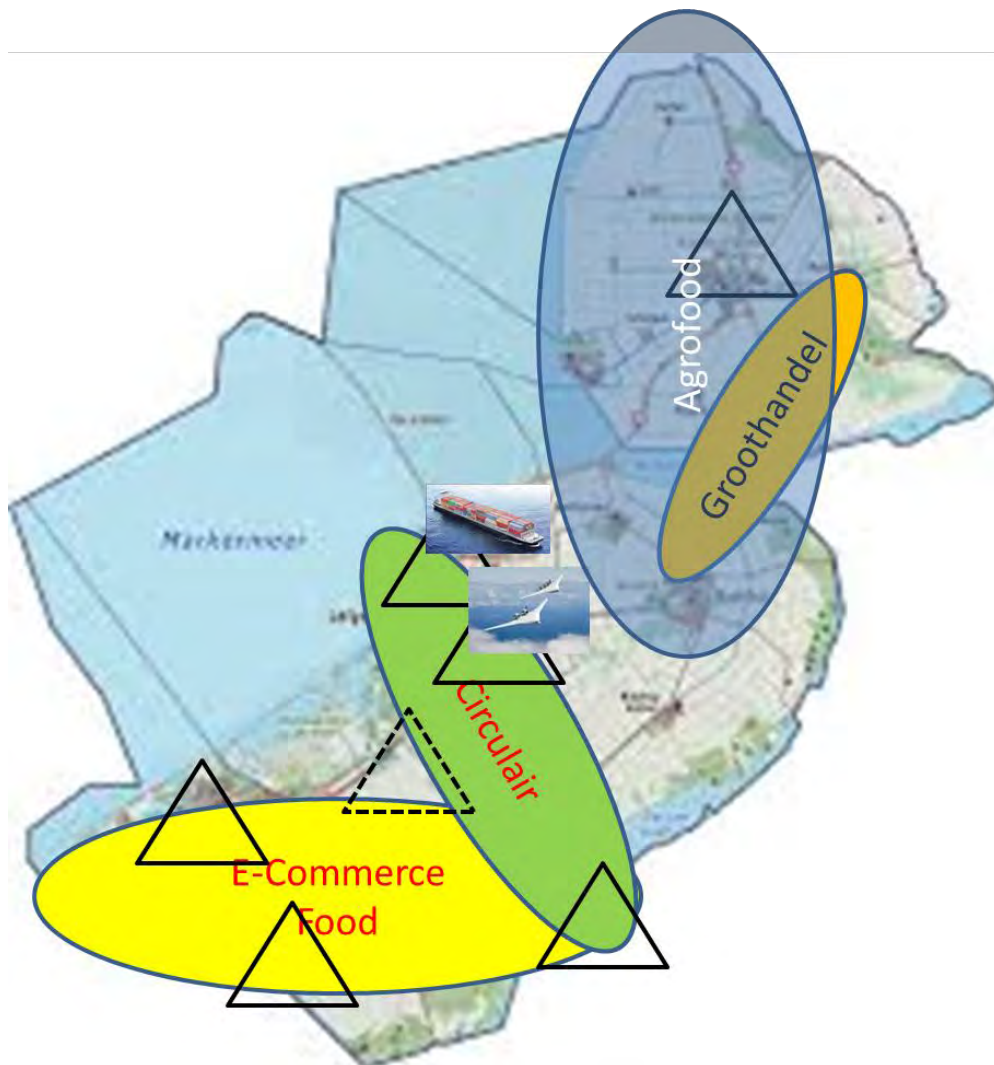
De uitbreiding van Amsterdam Lelystad Airport biedt mogelijkheden voor kleinschalig maar hoogwaardig vrachtvervoer en kan een rol gaan spelen in de logistiek van specifieke segmenten met kleine volumes en hoge waarde, zoals donororganen. Ook is het een goede locatie voor end of life activiteiten in aerospace.

Een samenhang tussen Flevokust en Lelystad Airport op het gebied van logistieke activiteiten valt niet te verwachten. Dat geldt ook voor andere airport-(sea)port regio's als Amsterdam en Barcelona.

Bedrijventerreinen

Binnen de verschillende gemeentes is voldoende ruimte beschikbaar op de huidige bedrijventerreinen (De Munt – Noordoostpolder, OMA en Flevokust – Lelystad, Hollandse, Stichtse en Sallandse Kant – Almere). Alleen Trekkersveld in Zeewolde is bijna vol. Op Urk is de logistiek voor een groot deel onderdeel van de vissector.

Logistieke foto Flevoland



Figuur 13: Logistieke foto Flevoland 2016

De logistieke foto van Flevoland laat zien dat de vijf segmenten op hoofdlijnen ruimtelijk in de provincie zijn te positioneren. De agrofood logistiek concentreert zich in noordelijk Flevoland en Lelystad. De groothandel zit verspreid over de provincie, maar heeft met Koopman een zichtbare aanwezigheid in de gemeente Noordoostpolder. De bedrijven die actief zijn op het gebied van retourstromen liggen op de as Lelystad – Zeewolde. De E-commerce en de geconditioneerde logistiek zijn geconcentreerd in zuidelijk Flevoland. De verschillende logistieke bedrijventerreinen zijn door middel van driehoeken aangegeven.

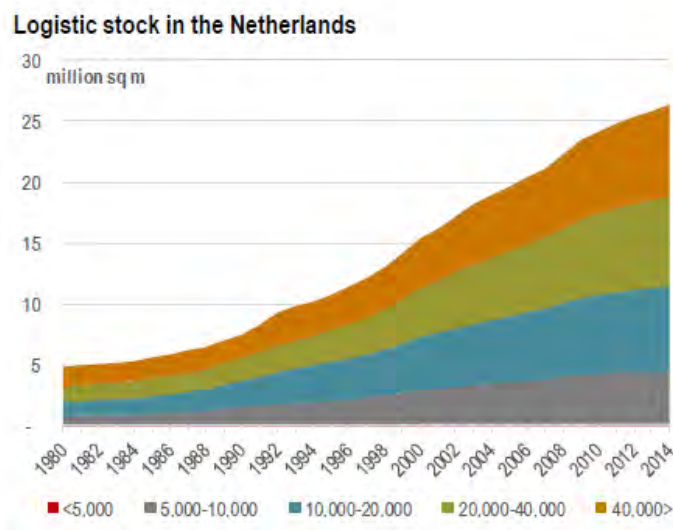
In Flevoland is logistiek een relatief klein deel van de economie, maar wel sterk verbonden met bijvoorbeeld de landbouw. De randvoorwaarden voor logistieke activiteiten zijn voldoende aanwezig en worden verder uitgevoerd. In vijf segmenten is Flevoland onderscheidend, met name de E-commerce en circulaire economie bieden kansen voor bedrijven op nieuwe markten en voor nieuwe producten.

4. Flevoland binnen Nederland en de MRA/Noordvleugel

In dit hoofdstuk wordt de logistiek in Flevoland vergeleken met andere provincies in Nederland, en wordt Flevoland vergeleken met de logistiek in andere delen van de MRA, met name Amsterdam en de Schipholregio.

Volumes

Logistiek in Nederland heeft net als de wereldhandel (Figuur 3) sinds 1980 een sterke groei doorgemaakt (figuur 14). Daarbij is duidelijk dat ook de grootte in m² is toegenomen. Het gaat dus om schaalgrootte.



Figuur 14: Groei logistiek in Nederland gemeten in m²,

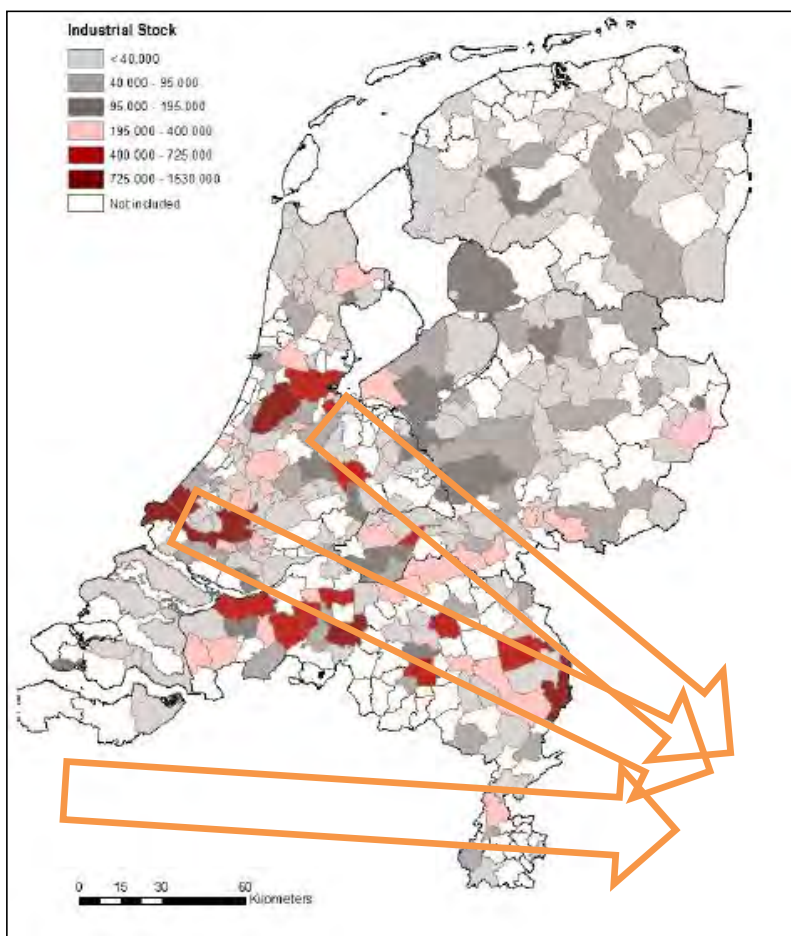
Wat betreft volumes heeft Flevoland in de logistieke sector een marktaandeel van 1,7-3,0 % gemeten in verschillende eenheden.

Logistieke eenheid	Aandeel Flevoland
Uitvoer (€)	1,7%
Geladen/gelost volume (ton)	2,0%
Voorraad logistiek vastgoed (m ²)	2,5%
Aantal vestigingen transport en opslag	3,0%

Figuur 15, Marktaandeel Flevoland binnen Nederland, bron Monitor Transport en Logistiek, BCI

Ondanks deze kleine marktaandeelen in Nederland heeft Flevoland in de vijf eerder genoemde segmenten (agrofood, geconditioneerde logistiek, groothandel, E-commerce en retourstromen) specifieke niches waarin de bedrijven zich onderscheiden van activiteiten in andere provincies.

Veel logistiek in Nederland is verbonden met de mainports Rotterdam (haven) en Schiphol (luchthaven). Dat verklaart bijvoorbeeld de sterke positie van Noord-Holland, Zuid-Holland, maar ook die van Noord-Brabant en Limburg. De logistiek concentreert zich dus op de hoofdassen van het achterlandvervoer van de mainports.



Figuur 16, Logistieke hotspots Nederland – aanbod, Jones Lang Lasalle, 2015

De concurrentie binnen Nederland is dus hevig. Dat wordt duidelijk in figuur 16, waarin de logistieke hotspots in rood en roze zijn aangegeven. Op deze plekken zijn de meeste nationale en Europese distributiecentra gevestigd.

Echter, deze traditionele distributiecentra ontberen de kwaliteit en technologie die op dit moment voor E-Commerce gevraagd worden. Het gaat dan met name om geavanceerde order picking systemen en bijbehorende opslagstellingen. Flevoland

biedt de ruimte en bereikbaarheid die veel andere provincies ontberen. Dit is potentieel een sterk punt dat Flevoland voor vestiging van logistieke activiteiten kan bieden.

Ook voor activiteiten in de circulaire economie heeft Flevoland goede uitgangspunten. Er komt een multimodale overslag terminal (Flevokust) beschikbaar, maar wellicht nog belangrijker, er is ruimte voor verwerking of remanufacturing van re-tourstromen en er is een potentieel aanbod van werknemers op de arbeidsmarkt.

Het is weinig zinvol om vanuit Flevoland te concurreren met de logistiek op de hoofdassen van het achterlandvervoer van de mainports. Wel bieden de vijf specifieke segmenten mogelijkheden om aanvullend op de mainport logistiek nieuwe logistieke concepten uit te breiden en op te zetten.

Metropoolregio Amsterdam/Noordvleugel

De logistiek in de Metropoolregio Amsterdam, waar een deel van Flevoland toe behoort, wordt voor een groot deel gevormd door de activiteiten op Schiphol, de Haven van Amsterdam en Flora Holland in Aalsmeer (mainports). Meer recent is daar aandacht bijgekomen voor city logistiek. Flevoland is vanuit deze mainports altijd beschouwd als “overloop” voor activiteiten die niet op de luchthaven of haven passen. Lelystad Airport is daarvan het voorbeeld. Als twin-airport van Schiphol zal Lelystad Airport zich vooral richten op het niet-mainport gebonden verkeer. In de plannen van de Alderstafel heeft luchtvracht geen rol gespeeld. De luchthaven is qua infrastructuur ook niet geschikt voor het afhandelen van vrachtvliegtuigen, die voornamelijk intercontinentaal vliegen en te groot zijn voor Lelystad Airport.

De haven van Amsterdam speelt momenteel een beperkte rol in het laden en lossen van zeecontainers, vandaar dat Flevokust zich tot nu toe op de relaties met Rotterdam richt.

De logistieke activiteiten in Flevoland hebben beperkte verbondenheid met die van de airport/seaport en greenport in Aalsmeer. Wel heeft de transportsector in Zeewolde en de opkomende E-commerce sector in Almere verbinding met de MRA. Ook de arbeidsmarkt werkt op MRA/Noordvleugel niveau. Ook heeft Flevokust de ambitie om de agrohub uit te bouwen naar een nieuwe generatie greenport in Lelystad.

5. Rol van de overheid

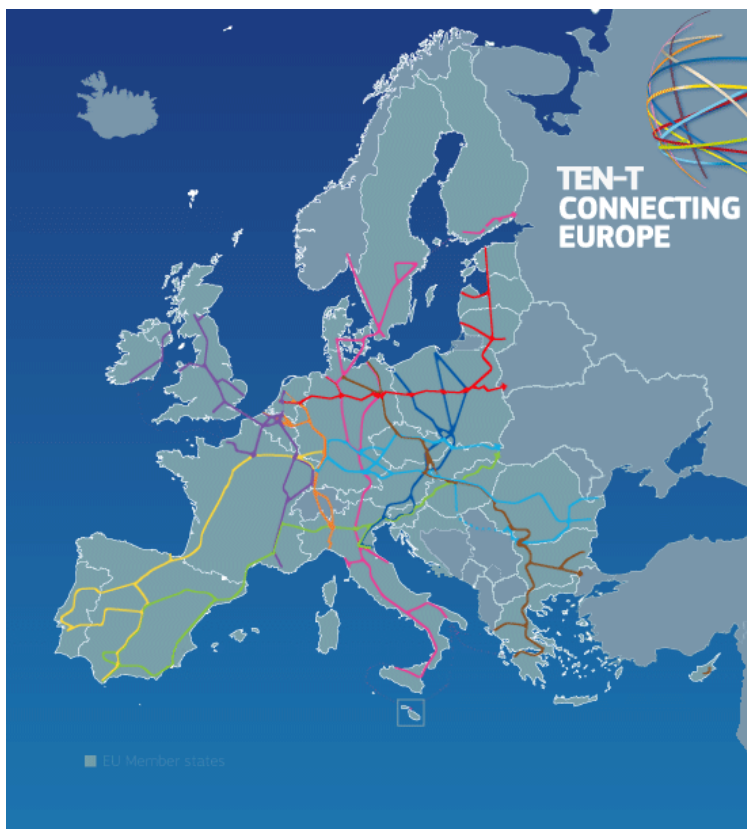
Mobiliteit

Wat betreft overheidsbeleid valt logistiek op bij drie beleidsterreinen: mobiliteit, ruimte en economie. Wat betreft mobiliteit gaat het om het beschikbaar stellen van de infrastructuur en het bijbehorend beleid. Onder infrastructuur wordt verstaan:

- Wegen
- Spoorwegen
- Vaarwegen
- Havens en luchthavens

Daarnaast wordt vanuit mobiliteit beleid ontwikkeld en uitgevoerd om de duurzaamheid te verbeteren. Dat komt onder andere tot uiting in het bevorderen van modal shift (van weg naar water en/of spoor) en het beter benutten van ruimte en infrastructuur.

Op Europees niveau wordt mobiliteitsbeleid vorm gegeven via Trans European Networks for Transport (TEN-T). Sinds 2014 is het beleid herzien en zijn nieuwe corridors benoemd. Tot 2020 richt TEN-T zich op het realiseren van 9 “core network corridors”.



Figuur 17: Trans-European Networks, Core network Corridors (bron: TEN-T website)

Drie van deze corridors lopen via Nederland:

1. De **North Sea-Baltic Corridor**. Deze loopt van de Noordzeehavens Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen en Hamburg door Polen naar Wit-Rusland en naar de Baltische Staten en Finland.
2. The **Rhine-Alpine Corridor** verbindt de Noordzee havens Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam langs de Rijn via Basel naar Milaan en Genua.
3. **The North Sea-Mediterranean Corridor**. Deze loopt van Belfast, Cork, Dublin, Glasgow en Edinburgh door België en Nederland (Amsterdam en Rotterdam), via Luxembourg naar Straatsburg en Basel en via Lyon naar Marseille.

Zoals eerder vermeld is Lelystad binnen het TEN-T gekwalificeerd als onderdeel van het comprehensive network en kan aansluiting vinden bij het core network dat hoort bij de corridor Noordzee – Baltische Zee.

Op nationaal niveau is het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport van belang. Het MIRT 2016 heeft Flevoland samengevoegd in het gebied Noordwest Nederland, samen met Noord-Holland en Utrecht.

Projecten, die Flevoland raken zijn onder andere bereikbaarheid Lelystad Airport en de verbreding N50 (Ens-Emmeloord).

Op het niveau van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) hebben regio en rijk in 2013 overeenstemming bereikt over uitvoering van de Structuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM). In dit programma zitten projecten als wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, stedelijke bereikbaarheid Almere, OVSAAL en Beter Benutten. Vanuit het programma Beter Benutten wordt onder andere Flevokust deels gesubsidieerd.

Zowel bij de Europese netwerken als bij de MIRT agenda is samenwerking met omliggende provincies (Noord-Holland, Utrecht, Gelderland, Overijssel, Friesland) noodzakelijk.

Ruimte

De ontwikkeling van bedrijventerreinen vraagt om verdergaande coördinatie tussen gemeentes. Uitbreiding van bedrijventerreinen dient tegenwoordig getoetst te worden aan de Ladder Duurzame Verstedelijking. Voorafgaand aan die toetsing zou op provinciaal schaalniveau strategische afstemming kunnen plaatsvinden. Met name het goed profileren van bedrijventerreinen met betrekking tot markt en clustervorming van bedrijven, zal belangrijk worden bij de toets aan de Ladder Duurzame Verstedelijking. Duidelijke profilering betekent dat bedrijventerreinen zich beter kunnen onderscheiden, waardoor clustervorming op lager schaalniveau gefaciliteerd kan worden.

Zo profileert Flevokust zich als watergebonden bedrijventerrein dat ook plaats biedt voor de hogere milieu categorieën. Dit maakt Flevokust aantrekkelijk voor activiteiten in de circulaire economie.

Innovatie

Op economisch vlak heeft de Nederlandse overheid sinds 2012 het topsectoren beleid ingesteld. Logistiek is daar één van de topsectoren. Doelstelling van het topsectorenbeleid is stimulering van de kenniseconomie. Voor logistiek wordt dit vormgegeven via Dinalog in Breda. Dinalog voert haar activiteiten uit via 6 road maps:

- Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP)
- Synchromodaliteit
- Cross Chain Control Centers (4C)
- Douane
- Service Logistiek
- Supply Chain Finance

Binnen de road maps van Dinalog liggen er mogelijkheden voor bedrijven in Flevoland op het gebied van Cross Chain Control Centres (4C): het bundelen van verschillende soorten goederenstromen, synchromodaliteit: het op het laatste moment besluiten over de transportmodaliteit (in samenhang met Flevokust) en Service Logistiek (in samenhang met retourstromen). De andere twee roadmaps binnen Topsector Logistiek zijn minder interessant voor Flevoland. Eerst moeten informatiesystemen en douane op orde komen, met name voor Flevokust, voordat innovatie aan de orde is.

De activiteiten van Dinalog binnen de road maps worden voor een groot deel uitgevoerd door grotere bedrijven. Dat wordt veroorzaakt door het feit dat veel kleinere logistieke bedrijven niet gericht zijn op innovatie in samenwerking met kennisinstellingen, en daar ook de financiële middelen niet voor hebben.

De uitdaging zal zijn om kennisinstellingen op het gebied van logistiek en bedrijven bij elkaar te brengen. Innovatie in de logistiek blijft een uitdaging. Om die reden is het goed als Flevoland de mogelijkheden die Dinalog biedt nog eens nader onderzoekt. Daarbij zou de logistieke sector in Flevoland vooral moeten kijken of zij bij bestaande onderzoeksprogramma's aan kan sluiten. Contact met Dinalog kan daarbij toegevoegde waarde opleveren met betrekking tot uitbreiding van het logistieke netwerk en toegang tot bestaande kennis.

Human Capital Agenda

De Human Capital Agenda (HCA) Logistiek richt zich op het menselijk 'kapitaal' binnen de logistieke sector. De beschikking over genoeg logistieke professionals is een belangrijke voorwaarde om de ontwikkeling van een logistieke sector mogelijk te maken. Zoals hierboven vermeld heeft de Topsector Logistiek een Human Capital Agenda opgesteld die berust op drie pijlers: bevorderen van de instroom van leerlingen in logistieke opleidingen, een optimale wisselwerking tussen onderwijs en werkveld en het behouden van werknemers voor de logistiek door sociale innovatie van de sector.

Onderdeel van het actieplan Topsector Logistiek is de Human Capital Agenda, omdat de topsector niet alleen innovatie nodig heeft maar ook een passende arbeidsmarkt. Via 6 Kennis Distributie Centra (KDC's) wordt de verbinding tussen kennis-

ontwikkeling en verspreiding gelegd. Het HBO speelt hierin een belangrijke rol, want de spil van ieder KDC wordt gevormd door een hogeschool. Deze hogeschool is het aanspreekpunt voor bedrijven in de regio, en deelt de in de regio opgedane kennis met de andere KDC's. De KDC's worden landelijk aangestuurd vanuit de Hogeschool van Amsterdam. Voor de logistiek in Flevoland zijn de Hogeschool van Amsterdam (mainport, city logistiek) en Windesheim (Supply Chain Finance) relevant.

Binnen de KDC's is de actieagenda van de Topsector Logistiek goed ingebed in het onderwijs, door de thema's op te nemen in het onderwijs van de hogescholen. Iedere hogeschool heeft maximaal drie profileringsthema's gekozen die aansluiten bij de topsector en bij de focus van de hogeschool, bijvoorbeeld doordat er een lector is voor dat onderwerp. Via de KDC's wordt de koppeling gemaakt tussen kennisontwikkeling en kennisverspreiding.

De thema's van de KDC's logistiek sluiten logischerwijs aan bij de human capital agenda van Dinalog en zijn minder relevant voor de logistieke sector in Flevoland.

Het Techniepact Noordwest is op het gebied van arbeidsmarkt en onderwijs de regionale uitwerking van het nationale Techniepact. Het Techniepact heeft 3 actielijnen, die erg lijken op die van nationale HCA Logistiek:

- Kiezen voor techniek
- Leren in techniek
- Werken in techniek

In het Techniepact Noordwest was logistiek oorspronkelijk één van de focus sectoren, natuurlijk vanuit het perspectief van de mainports. Echter, logistiek is in de loop der tijd verdwenen als focus sector. Flevoland is actief betrokken bij de uitvoering van het Techniepact Noordwest, onder andere bij de uitvoering van de Actieagenda Leven Lang Leren en het uitwerken van een voucher regeling voor het MKB.

De aanbeveling om mensen in staat te stellen hun leven lang te leren, wordt in de MRA in praktijk gebracht in het plan voor het 'House of Skills'. Dit wordt een omscholingshuis dat mensen helpt de overstap te maken naar een andere baan. Middelen opgeleide mensen kunnen hier nieuwe vaardigheden leren die zij nodig hebben voor een nieuwe baan. Van werk naar werk, van sector naar sector.

De strategische tafel HCA van de Amsterdam Logistics Board binnen de MRA heeft onlangs een onderzoek afgerond naar competenties en toekomstige beroepen in de logistiek. De aanbevelingen uit dit onderzoek richten zich op verbetering van het imago van de logistiek, verbreding van de opleidingen logistiek (meer gericht op houding en gedrag dan kennis), het ontwikkelen van nieuwe detachingsmodellen inclusief het uitproberen van potentiële werknemers in een beroepspraktijkvorming (BPV) relatie. Niet alleen voor studenten MBO, maar ook voor zij-instromers. Flevoland kan hier ook van profiteren.

Binnen de MRA is dus vastgesteld dat het moeilijk is om de goede werknemers binnen de logistiek te vinden. Dat heeft voor een groot deel te maken met imago (zwaar

lichamelijk werk, ploegendiensten, onzekere en flexibele werktijden). Dit knelpunt is in de toekomst ook van toepassing op de arbeidsmarkt logistiek in Flevoland. Daarnaast vragen de nieuwe marktsegmenten circulaire economie en E-commerce om medewerkers met nieuwe kennis, vaardigheden en competenties. TNO verricht op dit moment onderzoek naar sociale innovatie in de logistiek. Daarbij wordt Nederland onderverdeeld in drie gebieden: Noord Holland-Utrecht-Flevoland-Friesland; Groningen-Drenthe-Overijssel-Gelderland; en Zuid Holland-Zeeland-Noord Brabant-Limburg. Via het lectoraat nieuwe arbeidsverhoudingen van Windesheim Flevoland wordt de link gelegd tussen de HCA Flevoland en sociale innovatie in de logistiek, in het bijzonder voor de corridor Noord Holland-Utrecht-Flevoland-Friesland.

Human Capital is binnen de Provincie Flevoland als programmalijn in het Economisch programma Ondernemerschap en Groei opgenomen. Om goed te kunnen ondernemen zijn kennis en vaardigheden nodig; van de ondernemer zelf en zeker ook die van het personeel: menselijk kapitaal. Competenties en vaardigheden zijn nodig om te starten, nieuwe plannen uit te voeren, om te innoveren, om personeel aan te sturen en om een nieuwe markt op te gaan. Er is op maat geschoold personeel nodig. Binnen het nieuw economisch programma brengt de provincie binnen de programmalijn Human Capital Agenda verschillende partijen bijeen in samenwerkingsverbanden en helpen de vraag van bedrijven voor menselijk kapitaal te inventariseren. In het kader van Leven Lang Leren ontwikkelt de provincie een stimuleringsregeling, zodat ondernemers in Flevoland (bijvoorbeeld in de logistieke sector) hun personeel 'arbeidsvitaal' houden door gericht te investeren in omscholing of bijscholing. Ook koppelt de provincie bedrijven aan onderwijsinstellingen om onderwijs op maat te ondersteunen.

Samenwerking

Op MRA niveau is logistiek in de periode 2009-2015 één van de clusters van de Amsterdam (Economic) board geweest. Momenteel wordt het clusterbeleid binnen de MRA verder gedragen door de Amsterdam Logistics Board (ALB). Daarbij worden initiatieven ontwikkeld op vier strategische tafels:

- Ruimte & Infra
- Keteninnovatie
- Human Capital
- Marketing & Acquisitie

Deze strategische tafels inventariseren mogelijke knelpunten en de ALB kan deze dan onder de aandacht brengen van de Amsterdam Board. Binnen de MRA ligt de aandacht vooral bij de knelpunten rond Schiphol, haven, bloemenveiling en recentelijk Amsterdam Internet Exchange, het logistieke bedrijf dat de ICT capaciteit op het knooppunt Amsterdam in de markt zet. Hier liggen mogelijkheden met de ICT sector in Flevoland, meer in het bijzonder Almere.

Flevoland ontbeert op het gebied van logistiek binnen de MRA een eigen identiteit. Om die reden is aansluiting bij de strategische tafel Marketing & Acquisitie van de Amsterdam Logistics Board gewenst. Op die manier kan Flevoland met haar speci-

fieke logistieke segmenten, die de portefeuille van de MRA verrijken, beter zichtbaar worden.

6. SWOT analyse en toekomstperspectief Flevoland

Uit de bovenstaande analyse van de logistiek en de positie van Flevoland daarin, wordt in dit hoofdstuk eerst een Sterkte/Zwakte/Mogelijkheden/Bedreigingen (SWOT) analyse opgesteld. Op basis daarvan wordt een toekomstperspectief (verkenning) afgeleid.

SWOT analyse

Strengths

De sterktes van Flevoland op het gebied van logistiek zijn samen te vatten onder de noemer ruimte voor duurzame ontwikkeling. Deze ruimte wordt geboden door een goede bereikbaarheid over weg, water, spoor en indien noodzakelijk ook door de lucht. Een tweede aspect is de beschikbaarheid van bedrijventerreinen. Met name in zuidelijk Flevoland bieden deze ruimte voor ontwikkeling nieuwe generaties distributie centra, geschikt voor E-commerce en stedelijke distributie aan de rand van de Noordvleugel. Ten derde biedt Flevoland met name in Almere en Lelystad voldoende aanbod op de arbeidsmarkt. Deze potentieel inzetbare beroepsbevolking is geschikt voor werkzaamheden in de circulaire logistiek, maar ook in de E-commerce. Tenslotte biedt Flevoland via de container terminal Flevokust een duurzame verbinding over water van en naar de haven van Rotterdam en Amsterdam.

Agrofood stromen vanuit noord Nederland zijn de basis om een multimodale draaischijf op Flevokust in te richten. Hiermee wordt een duurzame verbinding ontwikkeld met de haven van Rotterdam. Daarbij kan Flevoland gebruik maken haar positie in het comprehensive netwerk van de Europese TEN-T netwerken.

Weaknesses

De belangrijkste zwakte van Flevoland is dat het een kleine speler is in de logistiek. Daarmee ontbeert Flevoland een duidelijke eigen logistieke identiteit. Een identiteit die los staat van de logistiek rond Schiphol, Haven van Amsterdam en Flora Holland. Dit losstaan van de mainport logistiek MRA heeft deels te maken met de ligging van Flevoland, namelijk niet direct goed gelegen ten opzichte van de hoofdasen goederentransport in Europa.

Een tweede zwakte ligt op de arbeidsmarkt. Met name voor de meer hoogwaardige logistiek (E-Commerce) zal een extra inspanning geleverd moeten worden om nieuwe werknemers geschikt te maken voor bedrijven.

Opportunities

Nieuwe mogelijkheden liggen met name op het gebied van E-Commerce en circulaire economie. Hiervoor biedt Flevoland de juiste mix van infrastructuur, ruimte en arbeidsmarkt. Ook liggen er mogelijkheden voor uitbreiding van de agro-food logistiek door de aanvoerlijnen richting Flevokust te verlengen naar Duitsland en Polen. De aansluiting op de TEN-T corridors via haven en spoor is daarvoor een goed middel.

Tenslotte bieden de vele groothandelsbedrijven allerlei mogelijkheden in de internationale handel. Deze veelal MKB bedrijven moeten bewust gemaakt worden van de mogelijkheden die Flevoland in de logistiek gaat bieden. Veel kleine groothandelsbedrijven willen graag de stap maken naar de e-commerce.

Threats

De bedreigingen voor Flevoland voor logistieke activiteiten liggen vooral in de dominantie van de haven en luchthaven in en bij Amsterdam. Door deze dominantie is Flevoland weinig zichtbaar en wordt het bijvoorbeeld moeilijk om innovatieve ondernemingen aan te trekken, maar ook om kritische massa op te bouwen.

Toekomstperspectief Flevoland

Naar de toekomst toe wordt de SWOT analyse gebruikt om de sterktes nog beter te benutten, en waar mogelijk te werken aan de zwaktes. Deze interne strategie speelt dan in op de externe mogelijkheden en bedreigingen. Het toekomstperspectief schetst op basis van de SWOT analyse een strategie (intern) om de sector aan te passen aan de externe ontwikkelingen, en met name te focussen op de mogelijkheden en weg te blijven bij de bedreigingen. Voor een sector als logistiek is daarbij samenwerking onontbeerlijk. In de eerste plaats publiek-private samenwerking, maar ook samenwerking tussen verschillende bedrijfstakken.

Flevoland biedt mogelijkheden voor de verdere ontwikkeling van haar logistieke sector. Deze ontwikkeling is grotendeels complementair aan die van de Schipholregio en Amsterdam. De oorzaak is dat er voor de logistiek voldoende ruimte is rond Schiphol en het Noordzeekanaalgebied. Flevoland heeft op dit gebied niet de gebruikelijke overloopfunctie. Wel biedt de ligging van zuidelijk Flevoland ten opzichte van de Randstad mogelijkheden voor verdere ontwikkeling van E-Commerce en stadsdistributie. Dit in combinatie met de benodigde ruimte voor de volgende generatie distributiecentra. Wel vereist dit segment een hoogwaardig aanbod van werknemers op de arbeidsmarkt. Ook de circulaire economie biedt nieuwe logistieke kansen voor Flevoland. De beschikbaarheid van Flevokust als haven met een bedrijventerrein voor inzameling en verwerking van retourstromen plus het beschikbare aanbod op de arbeidsmarkt zijn belangrijke randvoorwaarden voor innovatieve bedrijven in de circulaire economie. De verbinding over water van Flevokust met de haven van Rotterdam ontlast het wegennet in de Randstad en Rotterdam. Deze verbinding heeft het potentieel om verder te groeien zowel op het gebied van landbouwproducten als andere goederen. Luchthaven Lelystad speelt een bescheiden rol in de logistiek, maar biedt mogelijkheden voor hoogwaardig spoedeisende zendingen.

De rol van de provincie ligt daarbij op de volgende gebieden. Wat betreft mobiliteit gaat het om het oplossen van de laatste vier knelpunten op de weg en aansluiting op het spoor. Daarnaast biedt de positie van Flevoland in het comprehensive netwerk van TEN-T kansen om corridors naar het achterland te verbeteren. Samenwerking met omliggende provincies, de MRA en de rijksoverheid is daarbij vanzelfsprekend.

Ruimtelijk biedt Flevoland voldoende mogelijkheden. Ontwikkeling van bedrijven-terreinen is vooral een verantwoordelijkheid van gemeenten. Wel ligt er een rol bij de provincie voor coördinatie en afstemming van identiteit van bedrijventerreinen en het ontwikkelen van de juiste product-markt combinaties.

Op de arbeidsmarkt kan de provincie een rol spelen via het Techniekpact Noordwest en kan aansluiting worden gezocht bij de strategische tafel HCA van de MRA. Daar zijn aanbevelingen opgesteld om het aanbod op de arbeidsmarkt logistiek te vergroten en te verbeteren, onder andere door het verbreden van de opleidingen op MBO niveau, het bieden van stageplekken (ook voor zij-instromers), en het opzetten van nieuwe detacheringsconstructies.

Een eerste stap in het verder ontwikkelen van de logistieke sector in Flevoland is het ontwikkelen van een eigen identiteit. De provincie zal in samenwerking met bedrijfsleven en gemeenten duidelijk moeten maken dat Flevoland in vijf segmenten een goede logistieke basis biedt en daarmee kansen voor nieuwe producten en markten. Dit is een andere identiteit dan de mainport identiteit die Nederland en de MRA aan heeft genomen. Op basis van deze onderscheidende identiteit kunnen dan innovatieve logistieke bedrijven aangetrokken worden, met name in de E-commerce, circulaire logistiek en agro-food/bederfelijke waren. Hiervoor biedt het beleidsinstrumentarium van het ontwerp Economisch Programma 2017-2020 mogelijkheden.

Tenslotte zal de provincie de samenwerking met logistieke initiatieven op regionaal en nationaal niveau verder moeten ontwikkelen en opstarten. Met name lijkt aansluiting bij de verschillende strategietafels van de Amsterdam Logistics Board in de MRA een goede manier om de eigen identiteit Flevoland uit te werken en af te stemmen. De road maps van de topsector logistiek en Dinalog sluiten op het eerste gezicht niet meteen aan bij logistieke activiteiten in Flevoland. Wel is een nadere kennismaking gewenst om te onderzoeken of logistiek Flevoland aan kan sluiten bij lopende initiatieven.

Logistiek en beleid Provincie Flevoland

Logistiek is een klein, maar belangrijk onderdeel van de economie. De Provincie Flevoland heeft daar aandacht voor in de ontwerp Mobiliteitsvisie 2030 en het ontwerp Economische Programma 2017-2020 . Deze beleidsvoornemens geven onder andere ondersteuning aan uitvoeringsprogramma's Flevokust en Service Port Noordelijk Flevoland.

De benutting van de nu geïdentificeerde mogelijkheden in Flevoland, vraagt in eerste instantie afstemming met het gevestigde bedrijfsleven, kennisinstituten (Dinalog) en het logistieke cluster in de MRA: de strategische tafels van de Amsterdam Logistics Board.

7. Conclusies en aanbevelingen

De provincie Flevoland is één van de kleinste regio's in de logistiek in Nederland, maar kent vijf segmenten en niches waarin het complementair is aan de mainportlogistiek in veel andere provincies. Deze vijf segmenten/niches zijn:

- a. Agro-food
- b. Geconditioneerde logistiek bederfelijke goederen
- c. Groothandel
- d. E-Commerce
- e. Retourstromen/circulaire economie

In elk van deze segmenten zijn ondernemingen actief in Flevoland, waarvan de meeste groeien en bezig zijn met innovatieve concepten. In die zin staat Flevoland logistiek op de kaart.

De infrastructuur voor logistieke activiteiten is grotendeels op orde. Flevoland biedt multimodaal transport van en naar de havens Rotterdam en Amsterdam en heeft voldoende ruimte op bedrijventerreinen om nieuwe generaties distributiecentra te accommoderen. TEN-T biedt op Europees niveau kansen om de infrastructuur en ruimte te benutten voor nieuwe goederenstromen. Samenwerking met andere provincies en binnen Europa is daarbij van belang.

De Provincie Flevoland zal op het gebied van mobiliteit en ruimte door moeten gaan met het oplossen van laatste knelpunten in de weg- en spoorinfrastructuur, en afstemming bevorderen tussen gemeenten op het gebied van beleid met betrekking tot logistieke bedrijventerreinen. De ontwerp Mobiliteitsvisie 2030 zet in op het oplossen van deze knelpunten.

Op economisch gebied biedt dit Flevoland voldoende mogelijkheden voor het aantrekken van nieuwe activiteiten en bedrijven. Belangrijk daarvoor zijn :

- Het ontwikkelen van een eigen identiteit voor de logistiek in Flevoland, aanvullend op de mainport logistiek in de rest van Nederland en de MRA.
- Het aantrekken van innovatieve logistieke MKB bedrijven met name in E-commerce, agrofood, circulaire economie.
- Verbeteren aanbod op de arbeidsmarkt (human capital agenda).
- Het inzetten van de overige beleidsinstrumenten van de nieuwe Economisch Programma, zoals financiering.

Het coalitie akkoord is duidelijk over de ambities van Flevoland op logistiek gebied. Ook het ontwerp Economisch Programma 2017 biedt voldoende aanknopingspunten op het gebied van identiteit (cultuur), human capital agenda en MKB-financiering. De kansen voor nieuwe activiteiten op nieuwe markten liggen er. Het is nu een kwestie van invullen.

8. Bronvermelding

1. Perspectiefnota Provincie Flevoland, 2016
2. Ontwerp Programma Economie 2017-2020 Flevoland – Provincie Flevoland, 2016
3. Ontwerp Mobiliteitsvisie Flevoland 2030, provincie Flevoland, 2016
4. Nieuwe beroepen en competenties logistiek MRA – strategietafel HCA Amsterdam Logistics Board, 2016
5. Techniekpact Noordvleugel, 2013
6. International Trade Statistic 2015 – World Trade Organisation, 2015
7. Ranking logistic locations, JLL, 2015
8. Kansen voor de circulaire economie in Nederland – TNO, 2013
9. Towards a circular economy – Ellen MacArthur Foundation, 2012
10. Factsheet Flevoland – Sectorinstituut Transport en Logistiek, 2015
11. Toelichting op het belang van Flevokust, 2015
12. Monitor Logistiek en Transport Nederland – BCI, 2015
13. Toekomstbeelden spoor 2050, Moreelse Tafel, 2016
14. Toekomstperspectief Agrosector Flevoland – LEI, 2016
15. The future challenge for inland terminal operators in the Netherlands, van Staalduinen, 2014
16. Positionering Nederlandse greenports in de verssector – WUR, 2013
17. Landelijke capaciteitsanalyse binnenhavens – Ecorys, 2010
18. Havenvisie Zwolle Kampen Meppel – Ecorys, 2012
19. Multimodale achterlandknooppunten Nederland – Ministerie I&M, 2012
20. Factsheet DC Zwolle – website Wehkamp, 2016
21. Coalitie akkoord 2016-2019 – Provincie Flevoland, 2015

22. Integrale visie op transport en logistiek in 2040: Welke kansen zijn er voor chemie, agrofood en High Tech – Walter Ploos van Amstel, 2012
23. Quick scan marktmogelijkheden van de mogelijke aanleg van een buitendijkse maritieme servicehaven Urk – Ecorys, 2016
24. Belang van functionele logistieke activiteiten voor de provincie Limburg – BCI, 2014
25. Amsterdam Connecting Trade, Brandpunt Logistieke Westas, 2014
26. Westas, proeftuin circulaire economie – Jan Rutte, 2014
27. Maritieme strategie Flevoland – Provincie Flevoland, 2015
28. Bijlage bundel 2 Huidige stromen en toekomstige stromen door containerisatie en modal shift, Amsterdam Consultants, 2013
29. Logistieke ontwikkeling Flevoland – Flevokust, Provincie Flevoland, 2013
30. Logistieke kracht van Nederland – BCI, 2012
31. Logistiek en supply chains – Commissie van Laarhoven, 2010
32. Basis document container binnenvaart, 2003