

---

## Topsector Logistiek 2025 - 2029 – Concept Call for Proposals

### *Vooraankondiging Call 1 – 2025:*

#### *Deel A: Transitie naar duurzame, veerkrachtige en bestendige logistieke ketens en goederenvervoer*

---

### Inleiding

TKI Dinalog is het toonaangevende onafhankelijke instituut voor logistieke kennisontwikkeling in Nederland. Als Topconsortium voor Kennis en Innovatie voor de Topsector Logistiek geeft TKI Dinalog richting aan en stimuleert gezamenlijke kennisontwikkeling voor de logistiek van de toekomst in Nederland.

### Topsector Logistiek

De Topsector Logistiek is één van de 10 topsectoren in Nederland. Samen met bedrijven, overheden en kennisinstellingen werkt de Topsector Logistiek aan de ambitie voor 2050: een concurrerende en emissieloze logistiek in Nederland. Om logistiek op lange termijn het meest van meerwaarde te laten zijn voor de economie en maatschappij, richt de Topsector Logistiek met het uitvoeringsprogramma 2024-2027 zich op een duurzaam, veerkrachtig en bestendig logistiek systeem. Bedrijven en overheden helpen we met onze kennis- en innovatiekracht om niet alleen mee te gaan in de ontwikkelingen, maar ook succesvol te innoveren, ketens opnieuw in te richten, nieuwe diensten aan te bieden en zo een belangrijke bijdrage te leveren aan het oplossen van de maatschappelijke uitdagingen om de leefbaarheid te vergroten.

De Topsector Logistiek heeft haar ambitie uitgewerkt in een drietal hoofddoelen voor 2030:

1. **Duurzaam:** De Topsector Logistiek richt zich op het verhogen van keteneffectiviteit met reductie van CO<sub>2</sub>, fijnstof en NO<sub>x</sub> uitstoot, om hiermee bij te dragen aan de maatschappelijke opgaven en ook het Nederlandse verdienvermogen van de toekomst veilig te stellen.
2. **Veerkrachtig:** Een veerkrachtige supply chain wordt gedefinieerd door zijn adaptief vermogen en herstelcapaciteit en robuustheid van de infrastructuur. De Topsector Logistiek richt zich op het vergroten van het adaptief- en herstellvermogen van de logistiek in Nederland.
3. **Bestendig:** Nederland loopt tegen grenzen aan. Bijvoorbeeld in fysieke ruimte, milieuruimte en schaarste in personeel. De Topsector Logistiek richt zich op het inzetten van bestaande kennis en middelen voor optimale benutting van het multimodaal goederenvervoersysteem en de ruimte voor groei gericht in te zetten voor de energietransitie en circulariteit.

### Kennis- en Innovatieprogramma

#### **Transitie naar duurzame, concurrerende en veilige logistieke ketens en goederenvervoer**

In de Topsector Logistiek wordt naar verwachting door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ruim € 9.000.000 beschikbaar gesteld voor onderzoek dat bijdraagt aan de transitie naar duurzame, concurrerende en veilige logistieke ketens en goederenvervoer als onderdeel van de Gezamenlijke Ambitie, Logistiek en goederenvervoer in 2050: concurrerend, duurzaam en veilig. Het onderzoeksprogramma wordt inhoudelijk uitgevoerd door TKI Dinalog.

## Concept Call for Proposals

### Transitie naar duurzame, veerkrachtige en bestendige logistieke ketens en goederenvervoer

In deze vooraankondiging informeren we consortia bestaande uit kennisinstellingen en bedrijven over de mogelijkheid om voorstellen te ontwikkelen voor onderzoeksprojecten op de gevraagde onderwerpen zoals hieronder beschreven. Het doel is om met deze onderzoeksprojecten bij te dragen aan de doelstellingen en prioriteiten die zijn vastgesteld in de stuurgroepen Steden en Ruimte, Multimodaal Goederenvervoer en Logistieke Ketens.

De gevraagde onderwerpen sluiten aan bij de hoofddoelen binnen de Topsector Logistiek. De drie hoofddoelen van het [Uitvoeringsprogramma 2024-2027 - Topsector Logistiek](#) zijn (1) duurzaamheid, (2) veerkracht en (3) bestendigheid. Daarnaast wordt het aanbevolen om onderzoeksprojecten te laten aansluiten op de missies voor het topsectoren- en innovatiebeleid van de Rijksoverheid (zie bijvoorbeeld [Missies voor de toekomst | Topsectoren](#)) en de Sustainable Development Goals (zie bijvoorbeeld <https://www.sdgnerland.nl/>) en de Nationale Kennisagenda Logistiek ([Nationale Kennisagenda Logistiek 2024 – 2027 - TKI Dinalog](#)). Hiermee is voor kennisinstellingen de participatie in en maatschappelijke bijdrage van het onderzoek te duiden.

### Gevraagde onderwerpen

De onderzoeksvraag in deze oproep (concept Call 1 - 2025) richt zich specifiek op het financieren van onderzoek op onderstaande onderwerpen. Een onderzoeksproject kan zich richten op één of meerdere van deze onderwerpen. Uit het Uitvoeringsprogramma 2024 - 2027 zijn vijf onderzoeksthema's geselecteerd waarop in deze concept call kan worden ingeschreven. Hieronder worden deze geschetst. Omdat het gaat om urgente én complexe vraagstukken ligt de nadruk van de uitvraag ook op een "systeembenadering" van de problematiek. Dit wordt apart toegelicht.

#### Thema 1: Schaarste in ruimte

Nederland is een klein land en de ruimte wordt steeds schaarser. Logistieke activiteiten vragen om ruimte voor fysieke infrastructuur in de steden, in buitengebieden, op bedrijventerreinen en logistieke knooppunten. Tegelijkertijd staat de maatschappelijke acceptatie ('license to operate') van logistieke activiteiten onder druk. De behoefte aan logistieke ruimte zal naar alle waarschijnlijkheid in de toekomst verder toenemen. Deze ruimte beperkt zich niet alleen tot de fysieke vierkante meter, maar is ook gekoppeld aan emissies, mobiliteit en klimaatbestendigheid. Het ontbreekt aan inzicht met betrekking tot de maatschappelijke en economische waarde van verschillende logistieke activiteiten en de veranderingen in de logistieke ruimtevraag als gevolg van de energietransitie, de circulaire economie en de klimaatadaptatie. Dit vraagt om oplossingen vanuit zowel het bedrijfsleven als de overheid om effectiever en efficiënter om te gaan met de schaarse ruimte, op een manier die bijdraagt aan het toekomstige verdienvermogen en de transitie naar een duurzame en veerkrachtige samenleving.

#### Thema 2: Tekorten op de arbeidsmarkt

Het bestendigen van logistieke activiteiten die essentieel zijn voor Nederland vraagt ook in de toekomst om voldoende en juist gekwalificeerd personeel. De behoefte hieraan wordt breed erkend en bedrijven zijn zoekende naar capaciteit voor arbeidsinzet, maar ook naar de juiste kennis en vaardigheden die nodig zijn om met vernieuwingen om te gaan. Er is grote zorg over de beschikbaarheid en de kwaliteit van arbeid in de logistieke keten. De toenemende vraag naar logistieke diensten en de afnemende instroom van jonge arbeidskrachten zetten de logistieke arbeidsmarkt in de toekomst verder onder druk. Daarnaast wordt ook de arbeidsproductiviteit sterk beïnvloed door beschikbaarheid, arbeidsregelgeving en nieuwe technologieën. Er is nog beperkt inzicht in de rol van automatisering, digitalisering en kunstmatige intelligentie op de daadwerkelijke (toekomstige) behoefte van logistieke arbeid en de benodigde kennis en vaardigheden van het personeel. De arbeidsmarktproblematiek is complex en vraagt om integrale en systeemgerichte oplossingen in de samenwerking tussen bedrijven, overheid, onderwijs en kennisinstellingen.

#### Thema 3: Beschikbaarheid van materialen en grondstoffen

De beschikbaarheid van kritische grondstoffen en materialen staat wereldwijd onder druk. Dit wordt veroorzaakt door een combinatie van factoren, zoals geopolitieke spanningen, toenemende vraag door technologische ontwikkelingen, de energietransitie, en de beperkte winbaarheid van sommige grondstoffen. Dat geeft risico's voor de leveringszekerheid van grondstoffen en eindproducten in



Nederland. Voor bepaalde kritische grondstoffen zijn ambities gesteld, onder andere op Europees niveau in de Critical Raw Materials Act. Europa wil haar strategische autonomie versterken door meer strategische grondstoffen binnen de EU te winnen en te verwerken, de importstromen te diversifiëren en meer in te zetten op circulariteit. Deze ontwikkelingen zorgen voor veranderende goederenstromen in, van en naar Nederland, en vragen mogelijk om aanpassing van de logistieke activiteiten en infrastructuur. Bedrijven en overheden in Nederland moeten binnen de Europese context kennis ontwikkelen om goed in te kunnen spelen op deze ontwikkelingen.

#### Thema 4: Verstoringen logistieke infrastructuur

Het logistieke systeem en de bijbehorende infrastructuur worden steeds vaker verstoord, met aanzienlijke gevolgen voor de efficiëntie, betrouwbaarheid en veerkracht van goederenstromen. Deze verstoringen kunnen voortkomen uit uiteenlopende factoren, zoals extreme weersomstandigheden, beperkte beschikbaarheid van transportmodaliteiten, geopolitieke spanningen, pandemieën, criminele ondermijning, cyberaanvallen, arbeidskrapte en onverwachte vraagschommelingen. Zowel grote als opeengestapelde kleinere verstoringen kunnen de effectiviteit van logistieke ketens ernstig beïnvloeden, doordat ze de interactie tussen infrastructuur en verschillende ketenpartners verstoren. Daarnaast ligt er een grote uitdaging om de fysieke multimodale infrastructuur überhaupt operationeel te houden. Gepland groot onderhoud aan bruggen en wegen is noodzakelijk om de infrastructuur veilig en functioneel te houden, maar het heeft ook aanzienlijke gevolgen voor mobiliteit en vervoerstromen. Afsluitingen, omleidingen en verminderde capaciteit kunnen leiden tot langere reistijden, verhoogde filedruk en verstoringen van logistieke processen in (inter-)nationale goederenstromen. Verstoringen in het weggoederenvervoer kunnen ook kansen bieden voor een verbetering van capaciteitsbenutting in het multimodaal goederenvervoersysteem.

#### Thema 5: Duurzaamheid en energietransitie

Logistiek speelt een cruciale rol in de verduurzaming van Nederland. Enerzijds hangt logistiek samen met vervuilende vervoersbewegingen, anderzijds is het een *enabler* van de verduurzaming van andere sectoren. Het is echter duidelijk dat de huidige afzonderlijke (beleids)maatregelen onvoldoende zijn om de doelstellingen op het gebied van verduurzaming en CO<sub>2</sub>-reductie te bereiken. Dit geldt zowel voor de sector als geheel als specifiek voor modaliteiten zoals spoor en binnenvaart op corridorniveau. Er is dus meer nodig op systeemniveau. Het bedrijfsleven, met name het MKB, geeft aan dat de haalbaarheid en betaalbaarheid van maatregelen steeds meer impact heeft op het korte termijn verdienvermogen. Internationaal zijn er echter al tal van initiatieven om duurzaamheid te stimuleren in gang gezet. Emissies moeten gemeten en gerapporteerd worden, emissierechten in de transportsector worden verhandeld, en er zijn veel overheidssubsidies beschikbaar voor de verduurzaming van alle transportmodaliteiten. Het gaat echter om veranderingen die slechts langzaam doordringen in de dagelijkse beslissingen, relaties en contracten binnen de keten. Technologieën ontwikkelen zich snel, en er heerst veel onzekerheid over nieuwe standaarden en werkwijzen. Dit leidt tot terughoudendheid bij het bedrijfsleven om investeringen te doen. In de context van (internationale) logistieke waardeketens rijst ook de vraag welke partijen in de keten de lasten voor verduurzaming dragen en hoe die eerlijker verdeeld kunnen worden.

#### Noodzaak van systeembenadering

We roepen op tot onderzoeksvoorstellen die een zo groot mogelijke bijdrage leveren aan de oplossingen van bovengenoemde problemen. Het huidige logistieke systeem maakt het lastig om structurele doorbraken te realiseren op deze terreinen vanuit het perspectief van een enkele schakel in de keten of één toeleveringsketen. Daarom zou onderzoek zich niet alleen moeten richten op incrementele verbeteringen binnen bestaande huidige systemen, maar juist ook op de mogelijkheden voor fundamentele systeemverandering over ketens heen. Zo kan een verandering nodig zijn van governancestructuren in logistieke ketens, of het toevoegen van intelligentie aan het systeem om de samenwerking binnen netwerken te verbeteren. Systeemverandering vereist mogelijk ook geavanceerde vormen van collectieve besluitvorming in plaats van geïsoleerde aanpassingen binnen individuele organisaties. Hierbij kan het nodig zijn om nieuwe definities, aanpakken, systeemperspectieven vanuit verschillende disciplines in te zetten. De grote maatschappelijke uitdagingen en het handelingsperspectief van overheden en bedrijven moeten bij elkaar worden gebracht. Bij de beoordeling van voorstellen zal de verwachte impact van projecten op de genoemde complexe uitdagingen nadrukkelijk worden meegenomen.



## Beschikbaar budget

Voor het opstarten van samenwerkingsprojecten vanuit deze **eerste concept call (concept Call 1 – 2025)** zal naar verwachting **€ 3.500.000,=** beschikbaar zijn. Samenwerkingsprojecten zijn onderzoeksprojecten die uitgevoerd worden door een samenwerkingsverband van bedrijven en kennisinstellingen. De minimale omvang van een consortium is één kennisinstelling en twee bedrijven. Dit kunnen twee private bedrijven zijn of minimaal één privaat bedrijf en één publieke instelling. Consortia waarin meerdere kennisdisciplines en / of universiteiten en praktijkgerichte onderzoekers (hogescholen en/of TO2 instellingen) samenwerken worden sterk aangemoedigd.

Binnen het TKI Dinalog en specifiek voor deze concept call is gekozen voor de volgende richtlijnen voor het vormgeven van onderzoeksprojecten:

- Industrieel (R&D) onderzoek: maximaal 50% van de subsidiabele kosten, met een maximum van € 1.000.000,= (de bijbehorende totale cofinanciering is dan minimaal € 1.000.000,= en de subsidiabele projectkosten is dan minimaal € 2.000.000,= voor een periode van maximaal 3 jaar);
- Experimentele ontwikkeling: maximaal 25% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 1.000.000,= (de bijbehorende totale cofinanciering is dan minimaal € 3.000.000,= en de subsidiabele projectkosten is dan minimaal € 4.000.000,= voor een periode van maximaal 3 jaar).

De onderzoeksprojecten moeten een bijdrage leveren aan de hoofddoelstellingen van de Topsector Logistiek. Met name voor deel A van deze concept call moeten de te verwachten potentiële bijdragen aan de vermindering van CO<sub>2</sub> uitstoot in de voorstellen overtuigend onderbouwd en daar waar mogelijk gekwantificeerd worden.

## Deadline indiening

Onder voorbehoud van de beschikbaarheid van middelen en publicatie van de definitieve subsidieregeling, kunnen consortia voor eigen risico reeds voorstellen ontwikkelen op basis van de conceptdocumenten. Na publicatie van de subsidieregeling in de Staatscourant zal de Call for Proposals officieel geopend worden en kunnen voorstellen ingediend worden binnen de voorwaarden en richtlijnen van de subsidieregeling. Projectvoorstellen kunnen dan tot en met **maandag 25 augustus 2025** (vóór 23.59u) worden ingediend. Voorstellen worden pas na het verstrijken van deze deadline in het beoordelingsproces meegenomen.

Consortia hebben de mogelijkheid tot **zondag 13 juli 2025** (vóór 23.59u) een conceptbegroting in te dienen en daar feedback op te ontvangen, om daarmee het proces na definitieve indiening te versnellen.

TKI Dinalog streeft ernaar om de beoordelingen van projectvoorstellen en de besluitvorming van projecten binnen 3 maanden af te ronden.

