

Topsector Logistiek¹ 2025 - 2029 – Call for Proposals

Call 2 – 2026: 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 CO₂, fijnstof en NO_x 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 herstelvermogen 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 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

¹ Hoewel het topsectorenbeleid is beëindigd, hanteren we momenteel nog Topsector Logistiek voor deze call en het lopende Uitvoeringsprogramma, dat wordt gefinancierd uit de Tijdelijke Subsidieregeling voor de Topsector Logistiek 2025-2029 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

goederenvervoer in 2050: concurrerend, duurzaam en veilig. Het onderzoeksprogramma wordt inhoudelijk uitgevoerd door TKI Dinalog.

Call for Proposals - Transitie naar duurzame, veerkrachtige en bestendige logistieke ketens en goederenvervoer

In dit document roepen we consortia bestaande uit kennisinstellingen, bedrijven en maatschappelijke organisaties op om te komen tot voorstellen voor onderzoeksprojecten. De onderstaande onderwerpen geven richting aan deze uitvraag en moeten bijdragen aan de realisatie van de doelstellingen en prioriteiten uit de stuurgroepen Steden en Ruimte, Multimodaal Goederenvervoer en Supply Chains. Daarmee sluiten ze aan bij de drie hoofddoelen van het Uitvoeringsprogramma 2024-2027 - Topsector Logistiek: (1) duurzaamheid, (2) veerkracht en (3) bestendigheid. Dit is de tweede call binnen dit programma en consortia worden opgeroepen om kennis te nemen van de inhoud van de projecten die in de eerste call zijn toegekend, zie hiervoor o.a. [dit bericht](#).

Gevraagde onderwerpen

De onderzoeksuitvraag in deze oproep (Call 2 - 2026) richt zich specifiek op het financieren van onderzoek dat kan bijdragen aan onderstaande grote uitdagingen. Een onderzoeksproject kan zich richten op één of meerdere van deze onderwerpen.

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 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, infrastructuur en mobiliteit, en klimaatbestendigheid. Het ontbreekt aan inzicht in de benodigde nieuwe logistieke ruimtevraag van bijvoorbeeld de energietransitie, circulaire economie en klimaatadaptatie. Dit inzicht is nodig om handelingsperspectief te creëren voor de verschillende relevante partijen. Daarnaast vraagt het om oplossingen vanuit zowel het bedrijfsleven als de verschillende overheden om effectiever en efficiënter om te gaan met de schaarse ruimte om zo het draagvlak voor het gebruik door ruimte voor logistiek te waarborgen. Dit alles op een manier die bijdraagt aan het toekomstige verdienvermogen van ons land, en de gebiedsgerichte keuzes in regio's en steden én de transitie naar een duurzame en veerkrachtige samenleving.

Thema 2: Vergroten van arbeidsproductiviteit en verdienvermogen, en betekenisvol werk

Het bestendigen van logistieke activiteiten die essentieel zijn voor Nederland en ons verdienvermogen vraagt ook in de toekomst om voldoende en passend gekwalificeerd personeel dat in duurzame loopbanen betekenisvol kan werken. De behoefte hieraan wordt breed erkend en bedrijven zijn zoekende naar manieren om voldoende gekwalificeerde mensen aan te kunnen trekken. De toenemende vraag naar logistieke diensten en de afnemende instroom van nieuwe arbeidskrachten zetten de logistieke arbeidsmarkt in de toekomst verder onder druk. Daarnaast wordt ook het welzijn en de arbeidsproductiviteit medewerkers in de sector beïnvloed door arbeidsregulering, door leiderschap, ontwikkelingsmogelijkheden en door de werkomgeving. Ook verandert de betekenisvolheid van werk door nieuwe technologieën op de competenties van de medewerkers. Er is nog beperkt inzicht in de invloed van automatisering, digitalisering en kunstmatige intelligentie op het toekomstige human capital in het logistieke werkveld. De arbeidsmarktproblematiek is complex en

vraagt om integrale en systeemgerichte oplossingen in de samenwerking tussen bedrijven, overheid, onderwijs en kennisinstellingen.

Thema 3: Leveringszekerheid van materialen, grondstoffen en producten

De beschikbaarheid van kritieke 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. Voor bepaalde kritieke grondstoffen zijn ambities gesteld, onder andere op Europees niveau in de Critical Raw Materials Act, maar de voor sommige andere materialen, grondstoffen en producten is beschikbaarheid ook een vraagstuk. 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 (narrowing, slowing (bijv repair) en closing the loop), en alternatieve (bio-based) grondstoffen. Deze ontwikkelingen zorgen voor veranderende goederenstromen in, van en naar Nederland, onze steden en buitengebieden, en vragen mogelijk om aanpassing van de logistieke activiteiten en infrastructuur op verschillende schaalniveaus. Bovendien hebben bedrijven vaak onvoldoende inzicht in welke kritieke grondstoffen zij gebruiken en in hoeverre zij hierdoor kwetsbaar zijn. Daar komt bij dat het voor bedrijven soms niet inzichtelijk is in welke mate zij kritieke grondstoffen gebruiken en of (en in welke mate) zij kwetsbaar zijn. Bedrijven en overheden in Nederland moeten binnen de Europese context kennis ontwikkelen om goed in te kunnen spelen op deze ontwikkelingen.

Thema 4: Veerkracht van het systeem voor logistiek en mobiliteit

Het logistieke systeem, waar mensen een intrinsiek onderdeel van zijn, en de bijbehorende infrastructuur worden steeds vaker verstoord, met aanzienlijke gevolgen voor de leveringszekerheid van materialen, grondstoffen en producten en de efficiëntie goederenstromen. Deze verstoringen kunnen voortkomen uit uiteenlopende factoren, zoals klimaatverandering of extreme weersomstandigheden, maar ook de 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 in het systeem verstoren en veel van mensen vragen. 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. Overheden en bedrijven zouden daarom baat kunnen hebben bij modellen waarin de impact van verstoringen en mogelijke mitigerende maatregelen kunnen worden ingeschat.

Thema 5: Duurzaamheid en energietransitie

Logistiek speelt een cruciale rol in de verduurzaming en leefbaarheid van Nederland, onze bedrijfsterreinen en onze woonomgevingen. Enerzijds hangt logistiek samen met vervuilende en soms risicovolle 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 CO₂-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. Tegelijkertijd geeft 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 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, ook waar het consumenten betreft. 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.

Thema 6: Digitale transitie

De logistiek ondergaat een digitale transitie die gepaard gaat met grote kansen en uitdagingen. Digitalisering biedt weliswaar kansen voor het efficiënter en effectiever organiseren van logistieke ketens, maar brengt ook uitdagingen met zich mee zoals hoge investeringskosten, cybersecurity-risico's en de complexiteit van systeemintegratie. Het is noodzakelijk voor bedrijven om hierin stappen te zetten om zo hun toekomstig verdienvermogen veilig te stellen. De vraag is hoe de adoptie van geschikte technologieën versneld kan worden om zo de potentiële waarde hiervan te kunnen benutten. Digitalisering biedt kansen voor betere beslissingsondersteunende tools en AI-toepassingen, naast de automatisering en robotisering van logistieke processen. De integratie van deze technologieën binnen bestaande processen en werkomgevingen brengt echter aanzienlijke uitdagingen met zich mee, zoals het aansluiten op legacy systemen, het omscholen van personeel, het waarborgen van datakwaliteit en interoperabiliteit en het behouden van menselijke controle en expertise.

Belang van systeembenadering

We roepen op tot onderzoeksvoorstellen die bijdragen aan het beter begrijpen en beheersen van bovengenoemde problemen, of die effectieve interventies of mitigerende maatregelen ontwikkelen. 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 governance-structuren 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 relevante stakeholders, zoals nationale, regionale en lokale overheden, bedrijven en consumenten moeten, wanneer relevant, bij elkaar worden gebracht. In de beoordeling van voorstellen zal de potentiële, verwachte (directe én indirecte) impact van projecten op de genoemde complexe uitdagingen nadrukkelijk worden meegenomen. Hiervoor kunnen voorstellen de route naar maatschappelijke impact beschrijven.

Beschikbaar budget

Voor het opstarten van samenwerkingsprojecten vanuit deze eerste tweede call (Call 2 – 2026) is € 3.550.000,= beschikbaar. 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 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. Voor projecten die bijdragen aan het hoofddoel duurzaamheid in deze call moeten de te verwachten potentiële bijdragen aan de vermindering van CO2 uitstoot in de voorstellen overtuigend onderbouwd en daar waar mogelijk gekwantificeerd worden.

Consortia hebben de mogelijkheid **tot en met dinsdag 26 mei 2026 een conceptbegroting** in te dienen en daar feedback op te ontvangen, om daarmee het proces na definitieve indiening te versnellen. Voor de financiële inrichting van de projecten gelden de voorwaarden van de Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2025–2029 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Deadline indiening

Projectvoorstellen kunnen **vanaf maandag 2 februari 2026 09.00 uur tot en met vrijdag 26 juni 2026 17.00 uur** worden ingediend binnen de voorwaarden en richtlijnen van de subsidieregeling. Voorstellen worden pas na het verstrijken van deze deadline in het beoordelingsproces meegenomen.

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

Andere calls

Gelijktijdig met deze Call for Proposals biedt TKI Dinalog consortia ook de mogelijkheid om voorstellen in te dienen die betrekking hebben op mobiele werktuigen en bouwlogistiek. Onderwerpen die specifiek daar betrekking op hebben, vinden een betere plek de desbetreffende call. Daarnaast is er een apart programma in samenwerking met het Ministerie van Defensie “Innovation for Resilient Military Supply Chains and Society.” Onderwerpen die hier goed op aansluiten, kunnen beter in die call worden ingediend.