ABN·AMRO

Schaarse ruimte dwingt tot delen van stadshubs

April 2023

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Wat is een stadshub? 4

3. Stadshubs dragen bij aan leefbaarheid en schoon vervoer 6

4. De gedeelde stadshub 9

Interview City Hub 10

5. Realiseren van gedeelde stadshubs 12

6. Conclusie 14

Colofon 15

1. Inleiding

Bijna een derde van de vervoerders in de stadslogistiek wil met de invoering van zero-emissiezones gebruik gaan maken van stadshubs. Vanaf deze logistieke overslagpunten aan de rand van de stad kunnen steden schoon en efficiënt bevoorraad worden en daarom juichen gemeenten de opkomst van stadshubs toe. Toch komen nog weinig stadshubs van de grond door de schaarse ruimte en torenhoge huurprijzen. Stadshubs moeten vaker gedeeld worden om deze barrières te kunnen slechten.

Op een logistieke hub aan de rand van de stad worden goederen overgeslagen en gebundeld de stad in gebracht. Op dit moment gebruiken voornamelijk vervoerders die goederen bij consumenten bezorgen zoals Picnic en PostNL zulke stadshubs. Vrachtwagens brengen de goederen naar een stadshub waarop deze vervolgens met kleinere elektrische voertuigen bij de consument worden bezorgd. Door goederen met dezelfde bestemming te bundelen zijn minder vervoersbewegingen nodig.

De komende jaren worden stadshubs onmisbaar in de stadslogistiek omdat de (lokale) overheid actief beleid voert op leefbaarheid in steden. Vervuilende en zware voertuigen worden vaker geweerd uit de binnenstad. Daarnaast wordt steeds kritischer gekeken naar het grote aantal vervoersbewegingen en vervoersmiddelen in binnensteden. Gemeenten stellen dat stadshubs een belangrijke bijdrage kunnen leveren om dit doel te bereiken.

Vervoerders maken ook graag gebruik van stadshubs, maar zien beschikbaarheid en betaalbaarheid van geschikte locaties als belemmering, blijkt uit een enquête van ABN AMRO. Het zijn nu vooral de grote bezorgdiensten die in staat zijn om stadshubs te ontwikkelen. Buck Consultants International geeft aan dat Nederland inmiddels meer dan driehonderd stadshubs telt waarvan het merendeel van PostNL en DHL is. Het aantal stadshubs dat gebruikt wordt door verschillende vervoerders wordt op slechts vijftig geschat.

Dat niet meer stadshubs gerealiseerd zijn, komt door de schaarse ruimte en het hoge prijskaartje van logistiek vastgoed. Zo zijn verhuurprijzen afgelopen jaar tot wel 33 procent gestegen, zo blijkt uit een rapportage van vastgoedmakelaar JLL. In hun top 5 van duurste locaties staan bijvoorbeeld de Amsterdamse haven en Utrecht met huurprijzen van respectievelijk 95 en 80 euro per vierkante meter per jaar. Vanwege de goede bereikbaarheid zijn dit gewilde locaties voor stadshubs. Vaak is het gebruik van stadshubs als gevolg van de lage marges in de logistiek te duur omdat de huurprijs van stedelijk vastgoed hoog is en overslag extra logistieke kosten met zich meebrengt.

Wanneer het gebruik van stadshubs door verschillende vervoerders worden gedeeld, drukt dat de huurprijs per gebruiker en wordt schaarse ruimte beter benut. In een gedeelde stadshub komen goederen van verschillende vervoerders samen. Zo kunnen goederen gebundeld in de stad geleverd worden. Door voertuigen voller te beladen zijn minder ritten nodig in de drukke stadscentra. Gemeenten, waaronder Amsterdam en Rotterdam, juichen gedeelde vormen dan ook toe omdat ze ten goede komen aan de leefbaarheid in de drukke binnenstad.

Dit rapport verkent de mogelijkheden voor het delen van stadshubs. Het rapport gaat eerst in op het belang van stadshubs voor de transportsector en leefbaarheid van steden. Daarna worden verschillende vormen van gedeelde stadshubs en de bijdrage aan schone en efficiënte stadslogistiek besproken. Tot slot wordt toegelicht hoe gedeelde stadshubs gerealiseerd kunnen worden door de sector en gemeenten.

Shutterstock © Clare Louise Jackson

Shutterstock © BYonkruud

2. Wat is een stadshub?

Een stadshub is een variant van een logistieke hub. Logistieke hubs zijn te vinden op belangrijke logistieke knooppunten. Bijvoorbeeld bij havens voor internationale goederenstromen naar verschillende continenten, evenals bij steden voor lokale goederenstromen. Een logistieke hub is een knooppunt waar goederenstromen samenkomen en waar goederen worden verzameld voor opslag en overslag.

Opslag:

- Om schaarse bedrijfsruimte beter te benutten.
- Om goederen tijdig te kunnen leveren.

Overslag:

- Om de beladingsgraad van ritten te vergroten waardoor de logistiek efficiënter wordt.
- Om gebruik te maken van verschillende vervoersmiddelen die goed aansluiten op het vervoerde volume en de ritafstand waardoor de logistiek efficiënter wordt.

Meestal vervullen stadshubs meerdere gebruiksdoelen. Voor sommige goederenstromen dient de hub voornamelijk als overslagpunt. Goederen worden dan vrijwel direct overgeslagen op andere vervoersmiddelen. Soms dient ruimte in stadshubs als opslag, bijvoorbeeld voor goederen van winkels in dure straten van binnensteden of voor bouwprojecten waar materialen zodra ze nodig zijn geleverd moeten worden.

De stadshub functioneert doorgaans lokaal en heeft als bijzonderheid dat meestal één stad beleverd wordt, al kan het ook om meerdere steden uit dezelfde regio gaan. Bepaalde stadshubs worden voor een specifiek goederen-segment ingezet, bijvoorbeeld de hubs van Picnic voor boodschappen en die van PostNL voornamelijk voor pakketten. In andere stadshubs komen meerdere goederensegmenten samen. Deze hubs zijn vaak van logistiek dienstverleners die bijvoorbeeld stadsdistributie verzorgen voor de bouw, kantoren, horeca en winkels.

Stadshubs zijn goed gepositioneerd om vervoersbewegingen in de stad te verminderen, namelijk door goederen van verschillende vervoerders te verzamelen en gebundeld in één rit naar de eindbestemming te brengen. Bij een aantal stadshubs is de vermindering van ritten gemeten. Door de bundeling van goederen kan de beladingsgraad van voertuigen bijna verdubbelen, blijkt uit onderzoek van onderzoeks- en adviesbureau CE Delft. Zo steeg de beladingsgraad van ritten met bouwmaterialen van 50 procent naar 94 procent dankzij een stadshub voor bouwbedrijven in Amsterdam.

Een ander voorbeeld is de Hogeschool van Amsterdam (HvA) die de meeste goederen via een stadshub laat leveren. Onder andere kantoorartikelen, schoonmaakmiddelen en voeding worden door vervoerders bezorgd bij de stadshub. Vervolgens worden deze goederen gebundeld naar de HvA locaties vervoerd. Hierdoor vermindert het aantal aflevermomenten op hun locaties met zo'n 15 tot 20 procent, blijkt uit onderzoek van Projectleider City Logistiek Susanne Balm.

Shutterstock © Dutchmen Photography

3. Stadshubs dragen bij aan leefbaarheid en schoon vervoer

Inwoners van steden hechten steeds meer belang aan een gezonde en veilige leefomgeving. Gemeenten stellen leefbaarheid daarom centraal in hun beleidsplannen voor de openbare ruimte. Dit beleid raakt ook het goederenvervoer in steden. Zo hanteren gemeenten milieuzones, parkeermaatregelen, gewichtsbeperkingen en venstertijden voor het laden en lossen van goederen om de leefbaarheid te verbeteren. Om steden ondanks deze eisen wel goed bereikbaar te houden willen gemeenten meer stadshubs voor overslag van goederen.

De gemeente Amsterdam onderschrijft in het rapport Hubsvisie Amsterdam het belang van stadshubs. De gemeente gebruikt voor stadshubs een wat bredere definitie en omschrijft ze als knooppunt in een mobiliteitsnetwerk waar verschillende vervoerswijzen samenkomen. Het gebruiksdoel van een hub is gericht op mobiliteit van personen of vervoer van goederen. Deze functies kunnen ook samenkomen. Door het gebruik van stadshubs kan ruimte volgens de gemeente beter benut worden: "Hubs voor logistieke overslag zijn bij deze transitie onmisbaar."

In omgevingsvisie De Veranderstad besteedt de gemeente Rotterdam ook aandacht aan logistieke stadshubs. Door de economische groei en het gestegen aantal inwoners neemt het aantal logistieke bewegingen in de stad flink toe. Deze moeten gereduceerd worden door goederen optimaal te bundelen in logistieke stads- en wijkhubs. De gemeente zoekt naar ruimte voor deze stadshubs en wijst in de omgevingsvisie gebieden aan waar ze die hopen te vinden.

Zero-emissiezone vraagt om aanpassingen logistiek

Per 1 januari 2025 hanteren tot nog toe 25 gemeenten een zero-emissiezone (ZE-zone) met een overgangsperiode. In deze zones zijn met betrekking tot bedrijfsvoertuigen vanaf 2028 alleen elektrische bestelauto's en vanaf 2030 alleen elektrische bakwagens en vrachtwagens welkom. Meer gemeenten zullen dit voorbeeld volgen. Hierdoor kunnen dieselbusjes en -vrachtwagens straks niet meer overal terecht. Van de vervoerders wil 32 procent gebruik gaan maken van een stadshub voor de overstap naar elektrisch stadsvervoer, blijkt uit een enquête van ABN AMRO.

In het rapport Hoge drempels belemmeren elektrificatie stadsvervoer constateerden we al dat veel vervoerders niet op tijd klaar zijn voor de invoering van zero-emissiezones. Uit de enquête in dit rapport die is uitgezet onder vervoerders die leveren in steden blijkt dat 40 procent niet van plan is om voor 2030 over te stappen op elektrische voertuigen. Vervoerders zien de hoge aanschafkosten en beperkte actieradius van voertuigen als grootste belemmeringen.

Met name elektrische vrachtwagens kennen een hoge aanschafprijs. Deze zijn bijna drie keer zo duur als een diesel-vrachtwagen. Hoewel het verschil komende jaren waarschijnlijk kleiner wordt, is de aanschafprijs te hoog voor vervoerders die niet vaak of alleen met kleine leveringen in de stad hoeven te zijn. Daarnaast is de actieradius en de laadinfrastructuur voor veel ritten nog niet toereikend.

Aanpassingen in de logistieke operatie zijn nodig om deze belemmeringen weg te nemen. Gedeelde stadshubs zijn een interessant alternatief. Goederen kunnen voordeliger aan de rand van de stad afgeleverd worden en van daar door gespecialiseerde vervoerders met kleinere elektrische voertuigen naar de eindbestemming worden vervoerd.

Gaat uw bedrijf de logistiek aanpassen door de invoering van zero-emissiezones? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

Het bedrijf zal in de stad leveren, met emissievrije voertuigen vanaf vertrekpunt tot bestemming	21%
Het bedrijf zal goederen meer bundelen, om zo efficiënter te kunnen bevoorraden	21%
Het bedrijf zal niet meer in de stad leveren, maar hiervoor andere dienstverleners inschakelen	19%
Het bedrijf zal in de stad leveren, waarbij goederen op een gedeelde hub aan de rand van de stad worden overgeslagen op (kleinere) emissievrije voertuigen	18%
Het bedrijf zal in de stad leveren, waarbij goederen op onze eigen hub aan de rand van de stad worden overgeslagen op (kleinere) emissievrije voertuigen	18%
Het bedrijf gaat samenwerken met andere logistieke bedrijven en de stadsdistributie (gedeeltelijk) samen uitvoeren	18%
Het bedrijf gaat geen aanpassingen doen in de logistiek	30%

Ruim twee derde van de vervoerders in de stadslogistiek gaat hun logistieke proces aanpassen als gevolg van de invoering van zero-emissiezones. Zo geeft 21 procent aan dat ze goederen meer gaan bundelen om efficiënter te kunnen bevoorraden. Bovendien wil 18 procent van de vervoerders goederen overslaan op een gedeelde stadshub en 18 procent wil een eigen hub aan de rand van de stad. Daarnaast wil zo'n 19 procent van de ondernemers de stadslogistiek uitbesteden. Een gelijk percentage wil de stadsdistributie samen met andere logistieke bedrijven uitvoeren.

Vooral transportbedrijven willen via stadshubs

Onder de vervoerders willen vooral transportbedrijven gebruik gaan maken van een stadshub. Maar liefst 43 procent van de transportbedrijven wil een gedeelde of eigen stadshub inzetten voor de stadsdistributie. Dit ligt een stuk hoger dan de 24 procent van leveranciers met eigen vervoer dat gebruik wil gaan maken van een stadshub.

Leveranciers met eigen vervoer geven er de voorkeur aan om vervoer niet uit te besteden, hoewel dit meestal meer kost. Ze hechten veel belang aan de contactmomenten bij bezorging en willen zelf een hoge en betrouwbare dienstverlening kunnen garanderen. Wanneer goederen via een stadshub lopen wordt vaak ook de bezorging uitbesteed aan de logistiek dienstverlener of een vervoerder die zich specifiek op stadsdistributie richt. Daarom wil een kleiner deel van leveranciers met eigen vervoer dan de transportbedrijven gebruik gaan maken van stadshubs.

Aanpassing logistiek ook uitdagend

Een groot deel van de vervoerders ziet het belang van aanpassingen in de logistiek vanwege de invoering van zero-emissiezones. Ze zetten in op meer bundeling van goederen, samenwerking met andere vervoerders en stadshubs. Ze voorzien bij deze aanpassingen in hun logistiek verschillende uitdagingen. Ze vrezen met name dat logistieke dienstverleners in de stad niet betaalbaar zijn. Daarnaast maakt een flink gedeelte van de ondervraagden zich zorgen over de beschikbaarheid van betaalbare locaties aan de rand van de stad om goederen over te slaan.

Welke belemmeringen ervaart of verwacht uw bedrijf bij het aanpassen van de logistiek?

Betaalbaarheid van logistieke dienstverleners	25%
Verkeersdrukte in de stad	24%
Betaalbaarheid van locaties aan de rand van de stad om goederen over te slaan op emissievrije voertuigen	22%
Het beleid is onduidelijk	22%
Beschikbaarheid van locaties aan de rand van de stad om goederen over te slaan op emissievrije voertuigen	21%
Complexe logistieke planning	21%
Implementeren van de benodigde IT-systemen	15%
Beschikbaarheid van logistieke dienstverleners	14%

Om de hoge kosten te kunnen dragen en voldoende ruimte voor stadslogistiek te creëren moeten locaties veel meer worden gedeeld. Het delen van de schaarse ruimte aan de rand van de stad moet gefaciliteerd worden door marktpartijen en gemeenten.

Momenteel worden voornamelijk eigen stadshubs of stadshubs met (grote) eenheden gerealiseerd omdat die makkelijk verkocht kunnen worden of verhuurd voor de lange termijn. Hiermee stellen vastgoedontwikkelaars zich zeker van toekomstig rendement, maar hebben zij onvoldoende oog voor de bredere vastgoedbehoefte aan de rand van de zero-emissiezones.

Gemeenten spelen een belangrijke rol in het realiseren van gedeelde stadshubs. Ze kunnen in het verstrekken van vergunningen bepaalde eisen stellen aan een stadshub. Zo kunnen ze verplichten om de ruimte open te stellen aan verschillende vervoerders zonder dat daarbij grote eenheden los verhuurd worden.

Shutterstock © Dutchmen Photography

4. De gedeelde stadshub

Met de groei van steden neemt ook de vraag naar stadslogistiek toe. Partijen die al actief zijn in de stadslogistiek breiden uit en nieuwe concepten ontstaan. Ondertussen is het lastig om geschikte locaties te vinden. Juist in grote steden waar de vraag naar stadslogistiek toeneemt, neemt ook de vraag naar ruimte flink toe. “De schaarse ruimte leidt tot hoge huurprijzen en vaak zijn locaties te klein”, beseft ook Jan Robbert Albrechts, coördinator goederenvervoer bij Gemeente Rotterdam. Investeerders, vervoerders en logistiek dienstverleners azen op de schaarse ruimte en ontwikkelen daarom stadshubs waarin de ruimte en faciliteiten gedeeld kunnen worden.

Een gedeelde stadshub kan een aanvullende oplossing zijn. Het is een plek aan de rand van de stad waar goederen van verschillende vervoerders samenkomen. Een gedeelde stadshub wordt beheerd door een logistiek dienstverlener. Deze partij beheert de ruimte en verzorgt meestal vervoer om goederen de stad in te brengen. Soms worden delen van een stadshub als losse eenheden verhuurd aan vervoerders. De vervoerder kan daar goederen in opslaan en zelf goederen overslaan op voertuigen.

In dit rapport wordt een onderscheid gemaakt tussen drie vormen van gedeelde stadshubs. Namelijk een gedeelde locatie zonder eenheden, een locatie met kleine eenheden en een locatie met grote eenheden. Deze vormen worden op verschillende manieren geëxploiteerd. Voor stadslogistiek worden ook combinaties van deze vormen gebruikt waarbij de ruimte voor een deel gemeenschappelijk is en een aantal losse eenheden bevat.

Tabel 1: Soorten gedeelde stadshubs

Soort stadshub	Huurvorm	Beheerder	Eigenaar	Gebruiker
Gedeeld zonder eenheden	Flexibel – op basis van gebruik	Logistiek dienstverlener	Logistiek dienstverlener, investeerder	Logistiek dienstverlener, (kleine) vervoerders
Gedeeld met kleine eenheden	Vast – huurcontract voor eenheid	Verhuurder	Investeerder	Vervoerders
Gedeeld met grote eenheden	Vast – huurcontract voor eenheid	Verhuurder	Investeerder	(Grote) vervoerders

Grote vervoerders die dagelijks veel goederen de stad in brengen, hebben veelal een eigen hub of maken gebruik van een hub met grote eenheden. Zij kunnen de forse huurprijzen dragen dankzij de grote volumes die ze leveren in de stad. Kleine vervoerders met kleine of incidentele leveringen in de stad gaan vaak zelf direct naar de eindbestemming of maken gebruik van een hub zonder eenheden of met kleine eenheden.

Hoewel inmiddels meer dan driehonderd stadshubs zijn ontwikkeld, zijn dit vooral stadshubs voor één gebruiker of voor pakketbezorgers, zo blijkt uit de stadshubs-kaart van TLN. Vervoerders met kleinere volumes van bijvoorbeeld producten voor de horeca, bouw, winkels en kantoren hebben meestal geen toegang tot deze stadshubs. Zij rijden nu vaak nog met eigen vervoer naar bestemming, maar zullen met de invoering van zero-emissiezones ook locaties aan de rand van de stad nodig hebben. Juist deze doelgroep heeft grote behoefte aan gedeelde stadshubs.

Daarnaast zijn gedeelde hubs zonder eenheden of met kleine eenheden nodig om vervoersbewegingen te verminderen. De kleinere volumes aan goederen gaan juist versnipperd de stad in. Door kleine vervoerders toegang te geven tot gedeelde stadshubs kunnen hun goederen daar verzameld worden en gebundeld in één rit naar de ontvanger gebracht worden. Daarom moeten gemeenten en ontwikkelaars zich komende jaren op de realisatie van zulke hubs richten.

Samenwerking nodig voor duurzame stadslogistiek

Interview met Karel Hoeben van City Hub

Karel Hoeben gaat met City Hub de lastmile-bezorging veranderen. Begin 2022 is hij begonnen als CEO van dit bedrijf met logistieke hubs in vijf steden, met de ambitieuze opdracht om de schaal te bereiken die gebruik van een stadshub rendabel maakt. Deze opdracht is Hoeben op het lijf geschreven gezien zijn ruime ervaring in het naar de volgende fase helpen van bedrijven.

City Hub heeft een van de eerste white label-hubs in Nederland opgezet. Hier kunnen verschillende vervoerders en ontvangers gebruik maken van een logistiek centrum aan de rand van de stad, met als doel: minder vervoersbewegingen en een hogere beladingsgraad. In 2015 is het concept ontstaan toen er veel leegstand was. In Roermond vond City Hub een locatie dicht bij de McArthurGlen Outlet. “Het winkelcentrum wilde hun klant veel ruimte bieden, goederen snel kunnen aanvullen en weinig logistiek gedoe”, vertelt Hoeben. “Daarom verzamelden we goederen in onze hub, en brachten die op bepaalde tijdstippen naar het winkelcentrum. Dankzij de gecreëerde ruimte in het winkelcentrum nam hun omzet met 30 procent toe.”

De ruimte voor vervoersbewegingen en opslag in binnensteden wordt steeds schaarser. Om meer bestemmingen in de binnenstad te kunnen voorzien van goederen heeft City Hub een open concept neergezet waar meer vervoerders gebruik van kunnen maken. “Nu meer partijen gebruik maken van onze hubs, kunnen we daadwerkelijk vervoersbewegingen in de stad verminderen”, stelt Hoeben. “Naast onze eigen vervoersmiddelen zijn ook last mile-vervoerders aangesloten. Leveringen gaan mee de stad in met een rit die nog ruimte heeft.”

Lage marges in de logistiek vragen voor dergelijke concepten om innovatieve verdienmodellen. Daarom zet City Hub in op meerdere inkomstenbronnen. “Onze partners betalen voornamelijk voor de ruimte die ze gebruiken in de hub”, vertelt Hoeben. Ze huren ofwel een deel op vaste basis of maken flexibel gebruik van de gemeenschappelijke open ruimte. Hoeben onderstreept de noodzaak voor meerdere inkomstenbronnen: “We verhuren ook kantoorruimte en partners laden hun elektrische voertuigen op ons laadplein.”

Samenwerking is het belangrijkste om de gedeelde stadshubs rendabel te maken. “Met het softwareplatform Keana verbinden we iedereen. Hier worden goederenstromen aangeboden waar een vervoerder die op dat moment ruimte in een voertuig heeft op kan reageren”, illustreert Hoeben. “Het platform heeft daarnaast een administratieve functie voor de verrekeningen van opdrachten.” Hoewel Keana eerst onderdeel was van City Hub is het onderdeel onlangs afgesplitst en zelfstandig verdergegaan. Zo kunnen ook andere stadshubs aanhaken op de software.

Door een gebrek aan beschikbare locaties kan City Hub minder snel opschalen dan gehoopt. Hoeben ziet dit gebrek als hun grootste uitdaging: “Het is de afgelopen jaren steeds moeilijker geworden om geschikte locaties te vinden die betaalbaar zijn.” Een stadshub moet vlakbij de binnenstad staan met een goede uitvalsweg. Daarnaast moet de netcapaciteit voor energie toereikend zijn.
“Vastgoedbeleggers vinden ons duurzame concept wel interessant omdat gemeenten er graag ruimte voor maken in hun bestemmingsplannen”, vertelt Hoeben. “Hopelijk kunnen we sneller uitbreiden als de vastgoedmarkt verder afkoelt.”

Shutterstock © Make more Aerials

5. Realiseren van gedeelde stadshubs

Stadshubs zijn de afgelopen jaren sterk in aantal toegenomen, maar worden meestal gebruikt door één vervoerder. Vervoerders en gemeenten zien graag meer gedeelde stadshubs aan de rand van grote steden. Ondernemers zien hoge kosten en beperkte beschikbaarheid van locaties als belemmeringen. De komende jaren moeten meer gedeelde vormen verschijnen om schaarse ruimte beter te benutten en vervoersbewegingen in binnensteden te verminderen.

De stadshub van City Hub is toonaangevend op het gebied van gedeelde stadshubs. City Hub zoekt de samenwerking met vervoerders en ontvangers om leveringen te optimaliseren. Vanuit hun locaties aan de rand van de stad kunnen ze goederenstromen gebundeld de stad in brengen. Vervoerders kunnen de hele stadslogistiek door City Hub laten verzorgen, maar ook alleen gebruikmaken van ruimte voor opslag of overslag.

Met zulke gedeelde stadshubs worden schaarse ruimtes optimaal benut, vervoersbewegingen in de stad verminderd en goederen elektrisch geleverd. Gemeenten, investeerders en ondernemers moeten gezamenlijk meer gedeelde concepten bij steden realiseren om de toekomstige vraag aan te kunnen. Deze stadshubs vormen de basis voor slimme en schone stadslogistiek.

Ruimte voor gedeelde stadshub

Uit meerdere hoeken wordt aan gemeenten getrokken voor schaarse grond in steden. Inwoners en bedrijvigheid nemen in hoog tempo toe. Ondertussen mogen steden niet te dicht bebouwd worden en de wegen niet dichtslibben om de stad leefbaar te houden. Nu inwoners massaal goederen thuis laten bezorgen worden gemeenten overvallen door de vraag van ontwikkelaars naar ruimte voor logistiek vastgoed. Hoewel gemeenten het nut van gedeelde stadshubs inzien, staan ze voor de uitdaging om ontwikkelaars te bewegen dat zij meer van deze varianten bouwen, al dan niet met harde hand.

De gemeente Rotterdam wijst in hun ruimtelijke plannen specifieke gebieden aan waar gedeelde stadshubs gerealiseerd kunnen worden. Ze willen dat stadshubs zoveel mogelijk openstaan voor meerdere gebruikers en dat de ruimte gecombineerd kan worden met andere functies, zoals meerlaagse gebouwen met woon- of kantoorruimte boven de logistieke hal. Daarnaast is een goede infrastructuur voor bereikbaarheid en laadcapaciteit essentieel voor de gebieden waar stadshubs ontwikkeld kunnen worden.

Ook andere gemeenten creëren op dit moment ruimte voor stadslogistiek in hun ruimtelijke plannen. Om te zorgen dat deze stadshubs gedeeld worden, kunnen ze eisen stellen aan projectontwikkelaars voordat ze een vergunning verlenen. Zo kan voor de vormgeving een limiet aan de oppervlakte van eenheden worden opgelegd. Daarnaast kunnen gemeenten eisen stellen aan de exploitatievorm en de logistieke planning op het gebied van bundelen.

Regierol voor logistiek dienstverleners

Exploitatie van gedeelde stadshubs ligt in handen van logistiek dienstverleners omdat zij de verbindende factor zijn tussen vervoerders en ontvangers. Logistiek dienstverleners beheren in gedeelde stadshubs de logistieke planning, de systemen en de gebouwen. Zij creëren vertrouwen zodat partijen bereid zijn om met elkaar samen te werken. Met deze regierol zijn ze de sleutel voor succes van gedeelde stadshubs.

De exploitatie van een gedeelde stadshub kan worden uitgebreid met bezorgdiensten zodat goederen gebundeld en elektrisch de stad ingebracht kunnen worden. De logistiek dienstverlener kan zelf vervoer verzorgen of samenwerkingsverbanden aangaan met andere partijen die transportdiensten in de stad aanbieden zoals pakketbezorgers en verhuisbedrijven.

Een combinatie tussen zelf transport aanbieden en samenwerken met andere vervoerders kan afgelegde kilometers in de stad het meeste verminderen. Deze optimalisatie wordt bereikt door goederen aan te bieden aan vervoerders die nog ruimte hebben op een rit richting dezelfde buurt. Indien geen rit wordt aangeboden, kan de logistiek dienstverlener een eigen voertuig inzetten. Karel Hoeben van City Hub past dit voordeel al toe: “Wij proberen zoveel mogelijk partners aan te sluiten op ons systeem zodat goederen vanuit de stadshub met een open rit mee kunnen. Zo verminderen we het aantal ritten in de stad.”

Data delen en ontsluiten

Om ruimte in stadshubs te delen en vervoersbewegingen optimaal te benutten moeten data van logistieke stromen gedeeld worden. Met een goed systeem kunnen vervoerders aangeven wanneer goederen aankomen in de stadshub. Vervolgens kan de logistiek dienstverlener of het systeem de planning voor overslag en bezorging in de stad maken. De ontvanger moet in dit systeem kunnen zien wanneer de goederen bezorgd worden.

Door naast de vervoerders en ontvangers ook verschillende bezorgdiensten aan te sluiten op een systeem kunnen goederen meer gebundeld worden. Vervoerders kunnen dan ritten aanbieden die bezorgers in de stad kunnen afleveren. Hiervoor is een overkoepelend platform nodig waar stadshubs en logistiek dienstverleners hun systeem op kunnen aansluiten. Een voorbeeld van zo’n platform is Keana. Dit is ontwikkeld door City Hub maar is als zelfstandig bedrijf verdergegaan om meer vervoerders en stadshubs op het systeem aan te kunnen sluiten.

Het is belangrijk dat de gegevens over ritten veilig worden opgeslagen en beheerd. Digitalisering in de transportsector komt nog moeizaam op gang uit angst dat ritgegevens op straat komen te liggen en dat systemen niet stabiel zijn waardoor de logistieke planning ontregeld wordt. De logistiek dienstverlener moet de veiligheid en stabiliteit van het gebruikte systeem kunnen waarborgen en zo het vertrouwen winnen van aangesloten vervoerders, bezorgdiensten en ontvangers.

Shutterstock © robert coolen

6. Conclusie

Met de invoering van zero-emissiezones wil bijna een derde van de vervoerders in de stadslogistiek gebruikmaken van stadshubs om steden schoon te kunnen beleveren. Toch worden te weinig stadshubs gerealiseerd vanwege de schaarse ruimte. Ondernemers zien beperkte beschikbaarheid en hoge kosten van locaties aan de rand van de stad als belemmeringen om hun logistiek aan te passen.

Ook gemeenten zien het gebruik van stadshubs in de logistiek graag toenemen om de logistieke drukte in steden te verminderen. Ze vinden het lastig om voldoende ruimte voor stadshubs te creëren. Hoewel steeds meer stadshubs worden gerealiseerd, zijn ze vooral in handen van pakketbezorgers en supermarkten. Kleinere vervoerders hebben minder toegang tot stadshubs, terwijl daar door de versnipperde leveringen juist grote winst op ritvermindering en schoon vervoer valt te halen.

Door stadshubs te delen worden schaarse locaties aan de rand van steden beter benut, de pijn van hoge huurprijzen verzacht en goederen schoon en gebundeld de stad in gebracht. Gemeenten moeten meer ruimte creëren voor deze vorm van stadshubs om steden leefbaar te houden. Ze kunnen bijvoorbeeld meer vergunningen verstrekken voor ontwikkeling van gedeelde stadshubs, of als eis opnemen dat een gedeelte van een hub opengesteld moet worden voor andere vervoerders.

Logistieke dienstverleners hebben een leidende rol in de beweging naar meer gedeelde stadshubs. Zij moeten het vertrouwen winnen van vervoerders en ontvangers om de regie over hun zendingen uit handen te geven. Bovendien kunnen ze met gedeelde stadshubs waarde toevoegen voor hun klanten met schoon vervoer, minder aflevermomenten en een handzaam systeem.

Colofon

Dit is een uitgave van ABN AMRO.

Auteur
David Bolscher, sector analist Transport en Logistiek
david.bolscher@nl.abnamro.com

Redactie
Albert Jan Swart, sector econoom Transport en Logistiek bij ABN AMRO
Bart Banning, sector banker Transport en Logistiek bij ABN AMRO
Paul Bisschop, sector econoom Bouw en Real Estate bij ABN AMRO

Enquête
De enquête onder vervoerders is in opdracht van ABN AMRO uitgevoerd door marktonderzoeksbureau Ipsos.

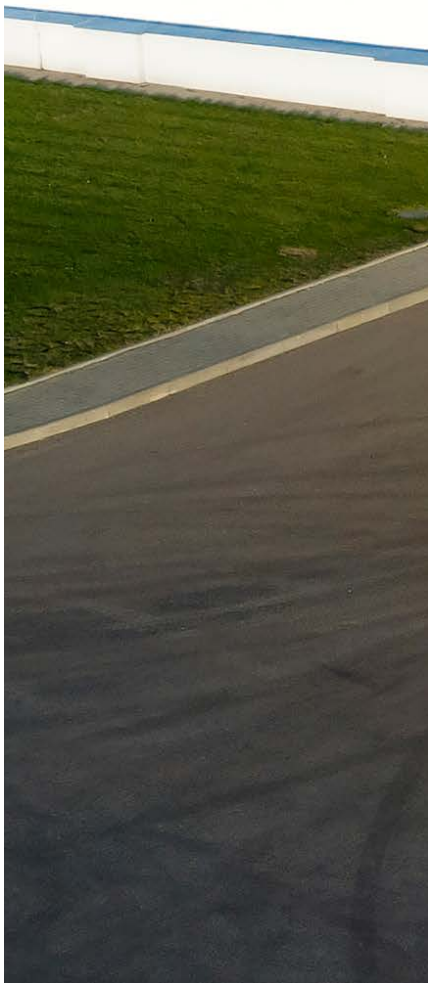
Interviews
Jan Robbert Albrechts, coördinator goederenvervoer bij Gemeente Rotterdam
Susanne Balm, projectleider City Logistiek bij Hogeschool van Amsterdam
Jan van Deudekom, directeur van A.J. van Deudekom
Karel Hoeben, directeur van City Hub
Jos Streng, verkeer en beleid bij Gemeente Rotterdam

Eindredactie
Bendert Zevenbergen

Opmaak
Kollerie Reklame-advies & Promotions

Fotografie
Shutterstock.com

Disclaimer
De in deze publicatie neergelegde opvattingen zijn gebaseerd op door ABN AMRO betrouwbaar geachte gegevens en informatie, die op zorgvuldige wijze in onze analyses en prognoses zijn verwerkt. Noch ABN AMRO, noch functionarissen van de bank kunnen aansprakelijk worden gesteld voor in deze publicatie eventueel aanwezige onjuistheden. De weergegeven opvattingen en prognoses houden niet meer in dan onze eigen visie en kunnen zonder nadere aankondiging worden gewijzigd. Deze publicatie is alleen bedoeld voor eigen gebruik. Het gebruik van tekstdelen en/of cijfers is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Teksten zijn afgesloten op 27 maart 2023.

©ABN AMRO, maart 2023

abnamro.nl