

Expertgroep

# Next-level City Logistics

Stadslogistiek: wat kun je wél?



shopping  
tomorrow

# Takeaways

1. Nederland telt inmiddels tientallen stadshubs, locaties die specifiek zijn opgezet om ontvangers in binnensteden efficiënt gebundeld en emissievrij te bevoorraden. Dit levert een positieve bijdrage aan het leefklimaat. Daarom verdienen deze initiatieven de versterking die nodig is om het een 'duurzaam' onderdeel te maken van de Nederlandse logistieke infrastructuur.
2. Verladers, ontvangers, logistieke dienstverleners, onderzoekers en consultants kunnen bijdragen aan een sterkere stadslogistiek, door het delen en toepassen van de inmiddels beschikbare ervaring en adviezen zoals gebundeld in deze blueprint.
3. De overheid kan op vele manieren een actievere rol spelen om deze maatschappelijk wenselijke vorm van distributie te stimuleren. Bijvoorbeeld door bij haar inkoop zelf emissievrije en gebundelde levering af te dwingen, door gerichte subsidies te verschaffen en door heldere en vooral tijdige regelgeving. Doorpakken op intenties ten aanzien van emissievrije zones en heldere subsidieregels van zero-emissie-voertuigen is cruciaal.

Host



Voorzitter



# Van showstoppers naar showmakers in stadslogistiek

'Efficiënter en groener', dat vat samen wat moderne stadslogistiek kan brengen. De realisatie van deze voordelen is niet altijd eenvoudig gebleken. Stadslogistiek wordt een succes als verzenders, ontvangers, consultants en stadslogistieke dienstverleners elk vanuit hun eigen rol, stappen gaan zetten. Deze stappen moeten niet vrijblijvend zijn en bij voorkeur ook nog eens onomkeerbaar. In deze blueprint presenteren wij oplossingsrichtingen voor de belangrijkste showstoppers op het gebied van stadslogistiek. Dat de oplossingen niet alleen mooi klinken op papier, maar ook realiseerbaar zijn in de praktijk wordt bewezen door casestudies als de 'Haagse Hub', waarbij de overheid een lovenswaardige voortrekkersrol speelde. Maar ook belichten we positieve initiatieven van verladers zoals de Technische Unie en van logistieke dienstverleners zoals CB. Ook belichten we diverse stadshub-operators waaronder Goederenhubs, Cityhub en SimplyMile. Ze zijn allemaal gestart vanuit de vraag: wat kan er wél?

In deze blueprint laten we allereerst zien wat er 'gewoon logistiek' is aan stadslogistiek en wat er nieuw en moeilijk aan is. Daarna schetsen we de zeven grootste showstoppers in stadslogistiek op dit moment. Tot slot gaan we in op hoe we deze showstoppers kunnen ombuigen tot *showmakers*, door te werken vanuit de vraag wat er wél mogelijk is. Tussen deze drie hoofdstukken presenteren we verschillende voorbeeldcases. We ronden deze blueprint af met aanbevelingen voor de weg voorwaarts.

Voordat we echt de inhoud induiken, presenteren we onze onderzoeksvraag en bakenen we het onderwerp af. Stadslogistiek als begrip kun je zo breed en zo smal maken als je zelf wilt. Uiteraard wordt er al heel lang gedistribueerd in de stad. Pakketjes, groupage-vervoerders, groothandels en vele anderen zijn al onderweg. Hoewel die stromen gedeeltelijk heroverwogen zouden kunnen worden, wordt in deze blueprint met stadslogistiek geduid op een vorm van distributie die specifiek voor een stad (soms een beperkte verzameling van nabijgelegen steden) is opgericht om de eindlevering, ook wel aangeduid als 'last mile' *gebundeld en met uitstootvrij vervoer uit te voeren*. Wij hebben ons met name gericht op de b2b-kant van stadslogistiek, pallets en rolcontainers, en in mindere mate op pakketjes, de stad in én uit.

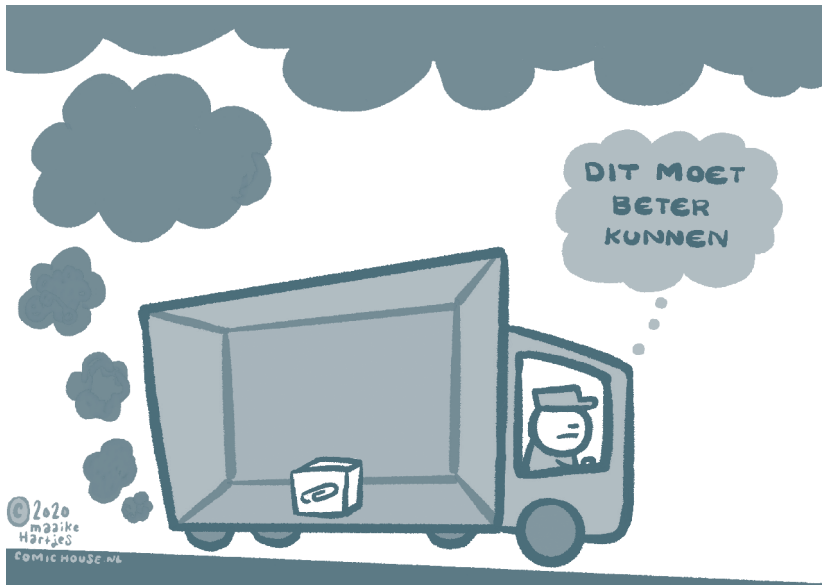


Hoewel wij zeker in lijn met het rapport van het vorige onderzoeksjaar<sup>1</sup> onderschrijven dat er sprake is van location-to-location-vervoer (l2l), hebben wij ons dit jaar niet gericht op de in het oog springende ‘witte busjes met webwinkelpakjes’ voor consumenten, maar op de veel grotere stroom van leveringen aan winkels en andere bedrijven. Zonder overigens te willen bestrijden dat er in stadshubs mogelijkheden moeten zijn om zeer diverse stromen te bundelen en de levering te optimaliseren. Het criterium moet vooral zijn dat er volle vervoersmiddelen de stad ingaan, met goederen die daar allemaal afgeleverd worden. Afgezien van het type ontvanger. De kracht zit hem in consolidatie van goederen.

#### Onderzoeksvraag

De onderzoeksvraag die wij in deze blueprint willen beantwoorden is:  
 Wat moeten we concreet doen om b2b-distributie via stadshubs voor alle deelnemers aantrekkelijk te maken en een economisch solide basis te bezorgen?  
 Hoe stimuleren wij gebundeld vervoer van goederenstromen de stad in, vanaf stadshubs naar zakelijke ontvangers, om zero-emissie-doelen van Nederlandse steden te helpen realiseren?

<sup>1</sup> ZIE DE BLUEPAPER VAN DE EXERPTGROEP CITY DISTRIBUTION, KLAAR VOOR DE START?, SHOPPINGTOMORROW, BEGIN 2020



## 1. Het verschil tussen logistiek en stadslogistiek

---

We doen weleens alsof stadslogistiek iets heel nieuws en daarmee iets heel spannends is. Niets is minder waar. Al sinds de uitvinding van paard en wagen worden er logistieke modellen gemaakt zoals melkronddjes en *hub-and-spoke*-netwerken. *Full Truck Load*, *Less Than Truck Load*, geconditioneerd, tijdgebonden, spoedvervoer, bulk of stukgoederen, het was er altijd allemaal al. Net als hele smalle marges. Immers, 'in de logistiek verdien je geld vanaf het derde cijfer achter de komma'. In dat opzicht is het wonderlijk dat er binnen stadslogistiek nog zo veel basic logistieke lessen geleerd moesten worden de afgelopen jaren. Toch wijst alles erop dat het stadshub-concept op het punt van doorbreken staat. De eerste zwarte cijfers worden geschreven. De eerste overheidsaanbesteding is gegund. De eerste grote bedrijven zoeken actief naar landelijke opschaling. En ja, veel hoop is gevestigd op het doorpakken op de afspraken in het Klimaatakkoord<sup>2</sup>. Emissievrije zones zijn een belangrijke voorwaarde om van enkele koplopers naar meer massa te komen in duurzaam gebundeld transport. De overheid moet daarin niet verslappen en ondernemers moeten de kansen grijpen die dit biedt. We moeten het dus gewoon gaan doen!

En dat is maar goed ook. Want stadslogistiek is een bijzondere vorm van logistiek, om niet te zeggen de crème de la crème van de logistiek. Alles moet kloppen om fijnmazige distributie in Unesco-erfgoedgebied of gewoon dichtbevolkte steden op een duurzame en efficiënte manier uit te voeren. Dat maakt stadslogistiek uniek: er moet een zo klein mogelijk beroep gedaan worden op het wegdek van de stad. En het beroep dát stadslogistiek nog op het wegdek doet, moet ook nog eens stil en uitstootvrij worden. Stille, schone en gebundelde logistiek vanaf de rand van de stad (of vanaf een centraal gelegen locatie voor meerdere dicht bij elkaar gelegen steden) én de overslag naar uitstootvrij transport maken stadslogistiek onderscheidend van 'gewone logistiek'.

---

2 [WWW.KLIAMAATAKKOORD.NL/MOBILITEIT](http://WWW.KLIAMAATAKKOORD.NL/MOBILITEIT)

Toch is de praktijk weerbarstig. Diverse stadslogistiekinitiatieven die afgelopen decennia het licht zagen, blijken nu niet meer te zijn dan een lege website of een dode letter. Maar inmiddels zijn er genoeg inspirerende successen die we met een extra inspanning kunnen laten uitgroeien tot een solide basis voor een beter logistiek landschap.

## 2. De belangrijkste belemmeringen en oplossingen

Op basis van (digitale) bijeenkomsten met de expertgroep en literatuurstudie is een groslijst met zestien belemmerende factoren opgesteld. Deze factoren zijn door onze experts gerangschikt en voorzien van commentaar. De vier belangrijkste belemmerende factoren (financiën, schaal, ict en complexiteit) bespreken we in deze bluepaper en we geven aan welke oplossingen we zien. Wat kan er wel? De expertgroep deelt op verzoek graag de inzichten over de andere factoren.

### 2.1 Financiën

Afspraken over financiën maken het starten van stadslogistiek vaak lastig. Natuurlijk vormen financiën geen belemmering wanneer er een goede businesscase voor alle partijen ligt. Maar in werkelijkheid is het vaak moeilijk om alle partijen te laten winnen. Vaak betekenen een stadshub én een aparte last mile-vervoerder dat aan meer partijen vervoerskosten vergoed moeten worden. Extra kosten moeten gecompenseerd worden uit besparingen bij de andere partijen. De berekening en verrekening zijn niet altijd eenvoudig. Wanneer de totale proceskosten toenemen of lijken toe te nemen, klinkt al snel de vraag wie de rekening gaat betalen. Is dat de verzender, de ontvanger of de leverancier van de oplossing? Zelfs wanneer de totale kosten gelijk blijven, kan er een verschuiving in kosten en opbrengsten plaatsvinden waardoor een partij zich benadeeld voelt.

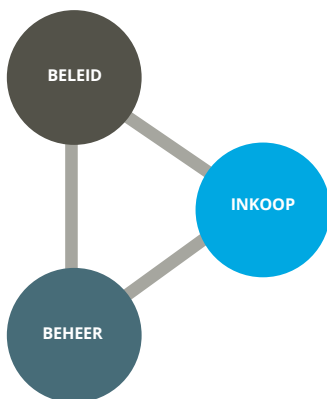


## Wat kan er wél? – Kosten en baten transparant maken

Het is belangrijk dat de kosten en de besparingsverdeling transparant worden. Dat vraagt om duidelijker afspraken tussen verkopers en kopers van goederen. Afspraken die leiden tot een andere verdeling van de logistieke kosten en vergoedingen daarvoor tussen ketenpartijen. Het kan tijd vergen om dit goed op te tuigen, maar kennisinstituten en consultants kunnen helpen met onafhankelijke expertise. Er zijn positieve voorbeelden van overgangsregelingen, zoals bij een bouwhub binnen de Gemeente Rotterdam. Een door TNO-model bewezen milieuwinst heeft daar geleid tot een gerichte subsidie.<sup>3</sup>

Het is niet verstandig om het vraagstuk onbesproken te laten en te verstoppen in onbekende aanloopverliezen of volledig af te dekken via een generieke opstartsubsidie.

In de 'Haagse Hub' heeft de overheid de rol van *launching customer* ingenomen en daarbij de milieuwinst als leidraad genomen.<sup>4</sup> Ontvangers bleken bereid om voor levering via de stadshub te betalen. Wel wordt nu bekeken hoe bij de inkoop in de toekomst de besparingen van verladers annex leveranciers bij de levering aan slechts één *drop-off point* (de hub) terug kunnen vloeien naar de last mile-oplossing. Dit vergt ook een aanpassing van de aansturing van inkoopprocessen: veel inkopers hebben namelijk wel KPI's voor kosten, klanttevredenheid en wellicht voor het kopen van duurzame producten, maar niet voor (duurzame) logistiek. Ter ondersteuning zijn goede initiatieven tot stand gekomen zoals de Zero Emissie Inkoopgids vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de organisatie van zogenaamde 'buyer groups' door PIANOo<sup>5</sup> (expertisecentrum voor aanbestedingen) en het ministerie van I&W. Buyer groups zijn een instrument om koplopers te faciliteren en daadwerkelijk tot actie over te laten gaan, waarbij ervaringen worden gedeeld. De Clean Vehicles Directive van de EU stelt duidelijke eisen aan het aandeel schone voertuigen in overheidsaanbestedingen vanaf 21 augustus 2021.<sup>6</sup>



Ontvangers moeten vooruitkijkend wel hun inkoopbeleid aanpassen en 'gebundelde en uitstootvrije bevoorrading vanaf een hub' als eis opnemen in hun inkoopvoorwaarden. Dus niet als *nice to have*, maar als *must-have*.

In één van de andere factoren werd aangekaart dat langlopende (inkoop)contracten soms belemmerend werken bij het veranderen van de logistiek die ermee samenhangt. Dit is een beheer kwestie die aanpassing vereist.

Van verantwoordelijke leveranciers mag verwacht worden dat ze openstaan voor verbeteringen in afspraken die kunnen bijdragen aan efficiëntie en milieuwinst. Het bestaan van een lopend contract mag niet als smoes gebruikt worden om het vraagstuk te parkeren en de oplossing vooruit te schuiven. Logistieke leveranciers kunnen complexiteit verlagen door niet per levering op zoek te gaan naar

3 BOUWLOGISTIEK FRAMEWORK. VOOR EEN DUURZAME EN BEREIKBARE STAD, GOEDOPWEG, 2020, IN OPDRACHT VAN GEMEENTE UTRECHT, [WWW.GOEDOPWEG.NL/UPLOADS/GENERAL/GOEDERENVERVOER/08092020\\_GOEDOPWEG\\_BOUWLOGISTIEK-FRAMEWORK.PDF](http://WWW.GOEDOPWEG.NL/UPLOADS/GENERAL/GOEDERENVERVOER/08092020_GOEDOPWEG_BOUWLOGISTIEK-FRAMEWORK.PDF)

4 VAN 2016 TOT 2020 LEVERDEN PROFESSIONALS VAN HET ONTWIKKELBEDRIJF, I-INTERIM RIJK EN RIJKSCONSULTANTS EEN BIJDRAGE AAN DE PUBLIEK-PRIVATE SAMENWERKING IN DE REALISATIE VAN DE LOGISTIEKE HUB DEN HAAG, ZIE [WWW.UBRIJK.NL/SERVICE/ONTWIKKELBEDRIJF/INNOVATIEAGENDA-BEDRIJFSVOERING-RIJK/LOGISTIEKE-HUB](http://WWW.UBRIJK.NL/SERVICE/ONTWIKKELBEDRIJF/INNOVATIEAGENDA-BEDRIJFSVOERING-RIJK/LOGISTIEKE-HUB)

5 BUYER GROUPS DUURZAAMHEID, PIANOo, GERAADPLEEGD OP 15 OKTOBER 2020, [WWW.PIANOo.NL/NL/THEMAS/MAATSCHAPPELIJK-VERANTWOORD-INKOPEN-DUURZAAM-INKOPEN/ONTWIKKELINGEN/BUYER-GROUPS](http://WWW.PIANOo.NL/NL/THEMAS/MAATSCHAPPELIJK-VERANTWOORD-INKOPEN-DUURZAAM-INKOPEN/ONTWIKKELINGEN/BUYER-GROUPS)

6 CLEAN VEHICLES DIRECTIVE, RICHTLIJN 2019/1161 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE EUROPESE RAAD, [WWW.EC.EUROPA.EU/TRANSPORT/THEMES/URBAN/CLEAN-VEHICLES-DIRECTIVE](http://WWW.EC.EUROPA.EU/TRANSPORT/THEMES/URBAN/CLEAN-VEHICLES-DIRECTIVE)

een relevant stukje uit een totaal kostenbudget, maar simpele vaste tarieven te gebruiken voor de last mile-levering in een bepaalde stad.

Wetenschappers en consultants kunnen bijdragen door te werken aan hele praktische businesscases die met financiële, congestie- en CO2-cijfers onderbouwd zijn.

### Haagse Hub

Geïnspireerd door de nationale klimaatop in oktober 2016 hebben de Rijksoverheid en de Gemeente Den Haag het initiatief genomen om te onderzoeken of een stadshub kon worden gerealiseerd die op een slimme manier ministeries en andere organisaties kon bevoorraden. Na het vaststellen van de wenselijkheid is ook de haalbaarheid getoetst. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en de gemeente Den Haag hebben de Belastingdienst gevraagd om de aanbesteding te leiden, wat uiteindelijk in augustus 2019 tot gunning heeft geleid. Dit was een lange weg, maar hierop werden dan ook heel veel problemen voor het eerst opgelost. En gezien de achtergrond van de initiatiefnemers moest dit uiterst zorgvuldig gebeuren. Djinny runt de hub vlak naast het stadion van ADO Den Haag. PostNL bezorgt vandaar in de stad met elektrische voertuigen en Suez helpt met de retourstroom van kantoorafval. Diverse ministeries, VNO-NCW, CAK, TNO, MKB-Nederland en Shell hebben zich inmiddels aangesloten. De Belastingdienst en de gemeente Den Haag hebben aangegeven hun kennis graag te willen delen met andere steden die in de carbonvrije voetsporen van de hofstad willen treden.

## 2.2 Schaal

Om serieus verschil te maken in de steden, is schaal nodig in Nederland. Op dit moment ontbreekt bij de meeste stadshubs de kritische massa. Door heel zorgvuldig naar kosten en baten te kijken, kan een kostendekkende operatie gerealiseerd worden, maar groei financieren is buitengewoon problematisch vanwege beperkt rendement voor investeerders. Dit probleem is momenteel nog extra groot vanwege de kosten van emissieloze vrachtvoertuigen. Voor stadsdistributie worden door veel partijen *dedicated* uitstootvrije voertuigen ingezet. Er zijn nog maar enkele voorbeelden van stadslogistieke initiatieven waarin de businesscase voor het elektrisch wagenpark positief is. Dit komt doordat onvoldoende partijen gebruik maken van hetzelfde voertuig om zo de capaciteit volledig uit te nutten. Schaal in Nederland, dus een uniforme oplossing voor alle steden met minstens honderdduizend inwoners, kan hierin het verschil maken.

Op dit moment zijn zeker nog niet alle verladers en ontvangers bezig invulling te geven aan maatschappelijk verantwoord ondernemen met stadslogistiek. Dit betekent dat er nog veel missiewerk gedaan moet worden. Wanneer partijen het maatschappelijk belang onderkennen, wordt het opschalen van volumes in stadslogistiek makkelijker.

### Wat kan er wél? - Bundelen met hulp van onafhankelijke derden

Wetenschappers en consultants kunnen bijdragen door te werken aan hele concrete cases. Ze kunnen gebiedspecifiek grote inkopers aan elkaar koppelen en een vraag aan de markt formuleren. Als neutrale partijen kunnen zij verbindingen leggen en obstakels helpen overwinnen. Ook branche-organisaties kunnen hier aan bijdragen. Zie bijvoorbeeld het initiatief COMPOSE<sup>7</sup>, van evofenedex in

7 COMPOSE: STRATEGISCH LOGISTIEK SAMENWERKEN (E-BOOK), EVOFENEDEX EN TILBURG UNIVERSITY, GERAADPLEEGD OP 15 OKTOBER 2020, TE DOWNLOADEN (GRATIS) OP [WWW.EVOFENEDEX.NL/KENNIS/SUPPLY-CHAIN-MANAGEMENT/KETENSAMENWERKING/E-BOOK-COMPOSE-STRATEGISCH-LOGISTIEK-SAMENWERKEN](http://WWW.EVOFENEDEX.NL/KENNIS/SUPPLY-CHAIN-MANAGEMENT/KETENSAMENWERKING/E-BOOK-COMPOSE-STRATEGISCH-LOGISTIEK-SAMENWERKEN)



samenwerking met Tilburg University in het kader van de Topsector Logistiek. Daar worden slim verladers bij elkaar gebracht om meer lading via stadshubs te bundelen. Ook andere brancheverenigingen en gemeenten kunnen hierin een grotere rol pakken.

#### **Wat kan er wél? - Overheid als launching customer**

Gemeenten kunnen uiteraard ook de rol van launching customer pakken en hun eigen expeditiedeuren gericht inzetten voor het stimuleren van gewenst gedrag. Dit ook uitdragen aan en samendoen met lokale ondernemers- en bedrijfsterreinverenigingen kost weinig, terwijl dit voorbeeldgedrag mogelijkheden biedt om meer impact te realiseren voor stadsdistributie. Zo zijn gemeenten in staat om het eigen milieuzonebeleid succesvol te maken.

#### **Wat kan er wél? - Hergebruik de vele praktijkervaring**

Hopelijk kan deze blueprint bijdragen aan de bewustwording bij zowel ontvangers als verladers dat zij een concrete stap kunnen zetten door bijvoorbeeld hun goederenstromen tegen het licht te houden en deze te heroverwegen. Vanuit de expertgroep willen we ook via media en evenementen hieraan bijdragen. De in dit rapport genoemde cases kunnen hierbij als inspiratie dienen.

### **2.3 Ict**

Ict wordt veel genoemd als een belemmerende factor. Veel erkende grote logistieke spelers hebben grote uitdagingen bij het goed op orde krijgen en houden van hun ict. Ze hebben een groot historisch gegroeid ict-landschap dat zich maar moeizaam laat vernieuwen. Bovendien stellen de vele verschillende logistieke services ieder nogal specifieke eisen aan de ict-functionaliteit. Specifiek voor stadsdistributie is dat daar verhoudingsgewijs veel nieuwe spelers in opereren. Die mogen dan het voordeel hebben dat ze geen zware erfenis uit het verleden meetersen, maar al te veel ict-staf hebben zij doorgaans niet in huis. Een keuze uit bewezen standaardoplossingen voor stadsdistributie is nog niet te maken. Centraal staat de mogelijkheid om de stadshub en de last mile-vervoerder (soms één partij, maar vaak twee partijen) te laten communiceren met de andere partijen in de keten. Dat kunnen verladers en ontvangers zijn, maar ook andere *solution providers* die het oorspronkelijke vervoerscontract uitvoeren en nu bij de hub gaan afleveren.

In de eerste plaats moet de stadsdistributieaanbieder beschikken over een ict-platform waarop de af te leveren orders aangemeld kunnen worden. Dit gaat met name om standaard vrachtbriefgegevens. Het kan nodig zijn om ook aanvullende klantgegevens en afleverinstructies te kunnen vastleggen.

Vervolgens moet minimaal de uitvoering worden geregistreerd, waaronder de *proof of delivery*. Daarnaast zal er uiteraard behoefte zijn om de levering te optimaliseren (routing, slimme belading) en te volgen (track & trace). Er zijn mogelijkheden om heel ver te gaan in het toepassen van technologie, zoals bij meer volwassen logistieke processen al gangbaar begint te worden.

#### **Wat kan er wél? - Gebruik bewezen oplossingen uit de 'gewone' logistiek**

Belangrijk is gebruik te maken van bewezen oplossingen uit volwassen delen van de logistiek zoals de pakket- en groupage-diensten. Hergebruik van standaard software en ervaren leveranciers zijn goede opties. Ook kan bezien worden of er simpelweg gebruikgemaakt kan worden van systemen van de andere partijen in de keten. Dat zal in vele gevallen initieel via simpele browser-toegang kunnen, maar ook het inzetten van een app hiertoe is relatief eenvoudig.

## Wat kan er wél? – Koppel hub-operators aan elkaar

Omdat klanten eenduidig bediend willen worden, is het belangrijk dat hub-operators zich in een netwerk organiseren zoals dat bijvoorbeeld gebeurt bij Goederenhubs, City Hub, LogistiekeHubNL (voorheen SimplyMile) en Stadslogistiek BV, onder welke naam PostNL zijn activiteiten in dit segment heeft gebundeld. De samenwerking van deze partijen binnen de expertgroep is al aangegrepen om in gesprek te gaan over het koppelen van hun oplossingen. Met een 'netwerk van stadshub-netwerken' is het voor klanten en andere providers makkelijker koppelen.

### Logistieke hub-providers

De expertgroep heeft vertegenwoordigers van alle partijen die typisch betrokken zijn bij stadslogistiek. De logistieke dienstverleners met een speciale focus op deze markt waren Goederenhubs Nederland (GHNL), City Hub, LogistiekeHubNL en PostNL's Stadslogistiek BV, dit naast meer algemene logistieke dienstverleners met een grote activiteit in steden zoals DHL en CB. GHNL is een pionier in deze markt, al in 2009 begonnen als Binnenstadservice. In samenwerking met TNO is na tien jaar een lezenswaardig overzicht verschenen van de zoektocht naar het beste model. Inmiddels is GHNL een soft franchiseconcept dat via ondernemers in veertig steden diensten aanbiedt. Er is ondersteuning door een modern ict-platform van MIXMOVE, gebaseerd op het principe van The Physical Internet, gelanceerd door het EU-programma ALICE. Samen met de andere genoemde aanbieders is er dus inmiddels in Nederland een ruim aanbod van diensten voor verzenders en ontvangers die een volgende stap willen zetten in duurzame logistiek!

## Wat kan er wél? – Gebruik standaarden voor data-uitwisseling

Er zijn al goede initiatieven die op iets langere termijn kunnen helpen om de uitwisseling van data te vergemakkelijken. Het EU-project ALICE<sup>8</sup> heeft een interessante agenda en interessante *living labs* rond het thema *The Physical Internet*. Er zijn al producten op de markt die op dit gedachtegoed zijn gebaseerd, zoals van het bedrijf MIXMOVE, dat gebruikt wordt door Goederenhubs. In Nederland heeft Dinalog samen met de Topsector Logistiek recentelijk een whitepaper gepubliceerd en dit terrein tot een prioriteit bestempeld.<sup>9</sup> Wel zou een grotere launching customer kunnen helpen om tot een praktische versnelling te komen. Een subsidie in de aanloopkosten zou hierbij helpen.

Tegelijkertijd is het goed om te kijken hoe nu al bestaande gestandaardiseerde oplossingen ingepast kunnen worden. Denk bijvoorbeeld aan de elektronische vrachtbrief van TransFollow en de standaard GSI-berichten voor ladingdrager-tracking. Maar ook aan platformen waar al heel veel partijen aan verbonden zijn zoals bijvoorbeeld Transsmart. Dit kan helpen om stadsdistributie laagdrempelig te digitaliseren. Consultants, softwareleveranciers en wetenschappers kunnen helpen bij het identificeren en beschikbaar stellen van eenvoudige, multi-inzetbare applicaties, en met het inzetten van bovengenoemde oplossingen, waaronder apps, barcodes en API-technologie.

8 ALLIANCE FOR LOGISTICS INNOVATION THROUGH COLLABORATION IN EUROPE, [WWW.ETP-LOGISTICS.EU](http://WWW.ETP-LOGISTICS.EU)

9 THE LOGISTICS DATA SHARING INFRASTRUCTURE – WHITEPAPER, DINALOG, AUGUSTUS 2020, [WWW.DINALOG.NL/EN/THE-LOGISTICS-DATA-SHARING-INFRASTRUCTURE-WHITEPAPER](http://WWW.DINALOG.NL/EN/THE-LOGISTICS-DATA-SHARING-INFRASTRUCTURE-WHITEPAPER)

## 2.4 Complexiteit

Het uitstootvrij en geconsolideerd bevoorraden van de binnenstad klinkt ontzettend logisch. Toch wordt de realisatie ervan ervaren als complex. Meer partijen moeten met elkaar samenwerken, zoals uiteindelijk is gelukt bij de ontvangers verenigd in de Haagse Hub, maar te lastig bleek bij het Hulshoff-initiatief voor de Amsterdamse Zuidas.<sup>10</sup> Bij de factor financiën gaven wij al aan dat het toevoegen van partijen in de keten complicaties geeft in de geldelijke afwikkeling.



Maar er is ook een mentaal effect. Diverse bedrijven vinden dit simpelweg 'te veel gedoe'. Het vraagt een behoorlijke inspanning om het tot stand te brengen. Die worsteling zien we ook bij gemeenten. De vijfendertig tot veertig grootste gemeenten die dit jaar moeten besluiten over het instellen van hun zero-emissie logistieke zones, om ze in 2025 effectief te hebben, worstelen met deze opdracht. Een intentieverklaring over GDZES (Green Deal Zero Emission Stadslogistiek) hebben velen redelijk snel getekend, maar een recent onderzoek van Natuur & Milieu toont teleurstellend weinig voortgang.<sup>11</sup> Nog geen enkele gemeente heeft een voorstel dat al door de gemeenteraad is goedgekeurd, überhaupt zijn er (najaar 2020) nog maar acht gemeenten met een concreet plan voor zulke uitstootvrije zones. De COVID-19-crisis mag dan afgeleid hebben, de vraag moet serieus gesteld worden of zonder die problemen veel gemeenten wel verder geweest zouden zijn.

<sup>10</sup> KOUDWATERVREES VOOR HUB-BEZORGDIENT VAN HULSHOFF, ZUIDAS.NL, 27 JULI 2020, WWW.ZUIDAS.NL/BLOG/2020/KOUDWATERVREES-VOOR-HUB-BEZORGDIENT-VAN-HULSHOFF

<sup>11</sup> STEDEN LOPEN ACHTER MET DE INVOER VAN ZERO-EMISSIEZONES, NATUUR & MILIEU, 30 JULI 2020, WWW.NATUURENMILIEU.NL/NIUWSBERICHTEN/STEDEN-LOPEN-ACHTER-MET-DE-INVUER-VAN-ZERO-EMISSIEZONES

## Wat kan er wél? – Samen kan er meer

Samenwerking is een sleutelwoord. Er is inmiddels veel ervaring opgedaan. Dit rapport bevat er een aantal voorbeelden van en de experts die u achterin treft, kunnen hier nog heel veel aan toevoegen. Leren van de bevochten successen, maar ook van geleden nederlagen. Veel experts die inmiddels bij successen betrokken zijn, kunnen vertellen over de littekens van eerdere pogingen. Die kennis kan dus hergebruikt worden.

Niet zelf het wiel uitvinden is ook belangrijk. Zoek de samenwerking. Onlangs heeft de overheid ook de mogelijkheden verruimd voor concurrenten om samen duurzaamheid te bereiken.<sup>12</sup> De partijen in de Haagse Hub hebben concreet afgesproken om niet alleen ervaring maar soms ook hun lokale aanwezigheid in andere steden in te zetten voor een sneeuwbaaleffect.

Van elektrische voertuigen zullen er voorlopig nog te weinig zijn. Dus gezamenlijk de exemplaren die er wel zijn maximaal benutten is belangrijk. Elkaars voertuigen inzetten voor werk binnen de stad is niet alleen kostenefficiënt, het biedt ook een uitgelezen kans om ervaring op te doen. Gemeenten kunnen helpen om zero-emissie-privileges te geven, zoals ruimere venstertijden, gebruik van busbanen en meer laad- en /losmogelijkheden.

### Verladers in stadslogistiek

Verzenders en verladers worden altijd gezien als de partijen met de meeste macht in supply chains. Zij kunnen dus een belangrijke rol spelen bij het stimuleren van duurzame (stads)logistiek. **Technische Unie (TU)** is een omvangrijke groothandel die vanuit twee magazijnen en twintig overslagpunten de goederen van zevenhonderd leveranciers bij meer dan vijfenveertigduizend zakelijke klanten brengt. Met ook nog eens een eigen vloot van driehonderd wagens kan deze verlader zelf tot een behoorlijk optimale levering komen. Toch ziet TU de waarde in van het duurzame stadsdistributieconcept en werkt het voor diverse aflevergebieden nauw samen met bijna alle stadshub-merken (zie het kader hierboven) en zero-emissie-transport van PostNL en Fietskoeriers.nl.

**CB** is een logistieke dienstverlener in media en healthcare met circa tweeënhalfduizend zakelijke klanten. Voortgekomen uit verlader Centraal Boekhuis, onderkent ook deze dienstverlener dat stadsdistributie met gespecialiseerde bedrijven als partners bijdraagt aan zowel duurzaamheid als winstgevendheid. Als voorbeeld van een mooi groeimodel kan hun samenwerking met Groene Rijders in Arnhem (aangesloten bij GHNL) worden gezien. Vanuit de zero-emissie-leveringen voor CB is de service van de Groene Rijders gestaag uitgebreid. Zo wordt er voor boekhandels voorraad op 'fietsafstand' bewaard en werd er met hulp van Platform Binnenstad Arnhem en het tijdelijke noodfonds van Ondernemersfonds Arnhem een speciale levering naar consumenten opgezet ter ondersteuning van de lokale middenstand tijdens de coronacrisis.

12 CONCEPT LEIDRAAD DUURZAAMHEIDSAFSPRAKEN, ACM, 9 JULI 2020, [WWW.ACM.NL/NL/PUBLICATIES/CONCEPT-LEIDRAAD-DUURZAAMHEIDSAFSPRAKEN](http://WWW.ACM.NL/NL/PUBLICATIES/CONCEPT-LEIDRAAD-DUURZAAMHEIDSAFSPRAKEN)

### 3. Conclusie

---

Er zijn nog genoeg uitdagingen bij het vast verankeren van een stadslogistieke infrastructuur in de Nederlandse logistiek. Er moeten nog stappen worden gezet om op te schalen, maar er is steeds meer ervaring die als hefboom gebruikt kan worden. Er zijn inspirerende voorbeelden. Pioniers als de Hogeschool van Amsterdam en de Rijksoverheid (Haagse Hub) zijn lang bezig geweest om stadslogistieke projecten op te zetten, maar inmiddels zijn het mooie voorbeelden die gebruikt kunnen worden. Ook bedrijven als Picnic in het b2c-segment laten zien dat er mogelijkheden zijn om innovatie in te zetten bij klantgerichte en duurzame leveringen in stedelijke omgevingen.<sup>13</sup>

De behoefte om goederen te leveren in stedelijke omgevingen blijft groeien, de eisen die we samen stellen aan ons leefmilieu gaan ook omhoog. Samen moeten we dit laten werken. Stadsdistributie heeft de toekomst. Wij roepen bedrijven op om hun logistieke gedrag anders in te richten zodat slimme schone stadslogistiek écht verschil gaat maken!

---

<sup>13</sup> DE LOGISTIEKE LESSEN VAN 5 JAAR PICNIC: GRATIS BEZORGEN BESTAAT WEL, WALTHER PLOOS VAN AMSTEL, 27 SEPTEMBER 2020, [WWW.WALTHERPLOOSVANAMSTEL.NL/DE-LOGISTIEKE-LESSEN-VAN-5-JAAR-PICNIC](http://WWW.WALTHERPLOOSVANAMSTEL.NL/DE-LOGISTIEKE-LESSEN-VAN-5-JAAR-PICNIC)

## HOSTS



**Anna Paulides**  
*Projectleider Duurzaamheid*  
PostNL



**Rogier Havelaar**  
*Directeur Duurzaamheid*  
PostNL

## VOORZITTER



**Erik van Dort**  
*Supply Chain Consultant*  
Capgemini Nederland BV

## Leden expertgroep



**Anna Dreischerf**  
*Promovenda*  
Rijksuniversiteit Groningen



**Anne-Marie Nelck**  
*Beleidsadviseur*  
Transport en Logistiek Nederland



**Bart Schoonderwoerd**  
*Directeur Logistiek*  
Technische Unie B.V.



**Bert Zwiep**  
*Manager Inkoop*  
Universiteit van Amsterdam



**Birgit Hendriks**  
*Projectmanager*  
Eco2city



**Corinne Jaspers**  
*Hoofd Inkoop*  
DAS



**Daan John Fernandes**  
*Manager International & Strategy*  
DHL



**Enide Bogers**  
*Senior onderzoeker Logistiek*  
HAN University of applied sciences



**Eric Sens**  
*Directeur Operations*  
Deudekom



**Frans-Luuk Bouwers**  
*COO*  
City Hub



**Gert-Jan de Goeij**  
*SMB Director Netherlands*  
Lyreco



**Giuseppe Pasansi**  
*Global Service Owner*  
ING bank



**Hans Quak**  
*Lector Smart Cities & Logistics / Senior scientist*, Breda University of applied sciences / TNO



**Jacco van der Kamp**  
*Vervoersanalist*  
CB Logistics



**Janneke de Vries**  
*Project manager Duurzame Logistiek*  
TNO



**Laurens Tuinhout**  
*Co-founder*  
EVAnet & Izipack



**Maaïke van Maris**  
*Logistiek Consultant*  
Capgemini



**Nanne Schriek**  
*Projectmanager SCM/COMPOSE*  
evofenedex



**Peter Tjalma**  
*Eigenaar*  
Aimexis



**Peter van Boven**  
*Senior Adviseur Bedrijfsvoering*  
Belastingdienst



**Tristan Bons**  
*Secretaris Vestigingszaken*  
Detailhandel Nederland



**Veronique Meines**  
*Projectmanager Topsector logistiek,*  
*duurzame stadslogistiek*  
Connekt



**Walther Ploos van Amstel**  
*Lector Citylogistiek*  
Hogeschool van Amsterdam



**Wouter Scheepens**  
*Partner*  
Steward Redqueen