



**Buck
Consultants
International**

Stadsdistributiehubs Gouda

Inventarisatie en conceptontwikkeling als
voorbereiding op een business case voor de
realisatie van een stadsdistributiehubs voor Gouda

Eindrapport

Erik Lubberding
Bas Lips
Christiaan van Luik
Jeroen Meijer

Den Haag, 16 juli 2020

Buck Consultants International
Postbus 1456
6501 BL Nijmegen
Telnr : 024 379 0222
Mobiel : 06 51 66 77 84
E-mail : erik.lubberding@bciglobal.com

- 1 Aanleiding: invoering Zero Emissie zone**
- 2 Marktdynamiek stadsdistributiehubs**
- 3 Review initiatieven stadsdistributiehubs**
- 4 Indicatie omvang stromen Gouda**
- 5 Screening potentiële locaties**
- 6 Betekenis analyse voor conceptontwikkeling**
- 7 Aanbevelingen voor vervolg**

Bijlagen:

- 1 Marktdynamiek stadsdistributiehubs per logistiek segment**
- 2 De rol van de overheid uitgediept**

1 Aanleiding: invoering Zero Emissie zone

- Gemeente Gouda wil stadslogistiek versneld verschonen en verduurzamen, om de leefbaarheid en het winkel- en verblijfsklimaat in de stad te verbeteren, overlast te beperken, en een bijdrage te leveren aan de doelstellingen uit het Klimaatakkoord.
- Ook wil Gemeente Gouda de inzet van (zwaar) vrachtverkeer in de historische binnenstad zo veel mogelijk beperken (i.v.m. ervaren hinder en risico van trillingen en verzakkingen). Recent zijn hier ook vragen van bewoners en moties in de gemeenteraad over ingediend.
- Eén van de belangrijkste maatregelen die Gemeente Gouda wil nemen om dit doel te bereiken is het invoeren van een **Zero Emissie zone voor stadslogistiek per 1-1-2025** in de historische binnenstad. Dit draagt direct bij aan verschoning en verduurzaming van stadslogistiek van, naar en in de binnenstad (met positieve uitstralingseffecten in de rest van Gouda). Daarnaast wordt slimme bevoorrading gestimuleerd: minder ritten en minder inzet zware vrachtauto's.
- Flankerend aan de Zero Emissie zone voor stadslogistiek wil Gemeente Gouda een stadsdistributiehub realiseren. De stadsdistributiehub maakt emissievrije bevoorrading van de binnenstad (en andere wijken van Gouda) mogelijk door 'dikke' stromen (vracht) aan de rand van de stad op te vangen en gerichte, just-in-time, emissievrije bezorging in het stadscentrum mogelijk te maken. Dit leidt tot minder ritten en minder vrachtverkeer in de stad. Realisatie van een stadsdistributiehub geldt als belangrijke flankerende maatregel voor centrumondernemers en hun leveranciers.

- Van Hurk Advies & Verkeersonderneming hebben eerder een verkenning uitgevoerd naar slimme logistieke oplossingen, zij concluderen:
 - VHA & Verkeersonderneming zien volop initiatieven in andere steden, ook Gouda kent al enkele initiatieven en diensten op het gebied van duurzame stadslogistiek.
 - Er zijn ook partijen die interesse tonen in gebruik en/of exploitatie van een stadsdistributiehub in Gouda, maar tot op heden blijven investeringsbeslissingen uit.
 - Redenen: beperkte omvang Gouda (73.000 inwoners), goede bereikbaarheid binnenstad, waardoor er weinig urgentie is om te bundelen. Er zijn beperkte financiële instrumenten beschikbaar om een hub aan te jagen.
 - Duurzame last-mile specialisten richten zich in de eerste plaats op steden waar deze voorwaarden wel aanwezig zijn.
 - Zero Emissie zone en eventuele andere regulerende maatregelen in Gouda brengen hier verandering in. De urgentie in Gouda neemt toe en er ontstaat daarmee momentum om nieuwe initiatieven te ontwikkelen.
- Buck Consultants International (BCI) is door Gemeente Gouda gevraagd te ondersteunen bij het opstellen van een realisatiestrategie voor een stadsdistributiehub. BCI doet dit in twee stappen, zie hiervoor ook de volgende slide: (1) Inventarisatie en uitwerken kansrijk concept; (2) Marktconsultatie en aanbesteding. Voorliggende notitie is het resultaat van stap 1. Na stap vindt een go/no-go moment plaats.
- Beoogd eindresultaat na beide stappen: Kant-en-klare business case voor stadsdistributiehub in Gouda, c.q. Plan van Aanpak van exploitant of consortium voor realisatie van een stadsdistributiehub.

- De aanpak van BCI bestaat uit twee fasen en zeven stappen. De eerste fase is een inventarisatie en conceptontwikkeling. We reviewen bestaande initiatieven en kansen die vanuit de marktdynamiek ontstaan voor bundeling van stadslogistieke stromen via hubs. O.b.v. het beeld dat daaruit ontstaat wordt voor Gouda een kansrijk concept uitgewerkt. En wordt een adviesnotitie voor het college opgesteld.
- Daarna volgt een go/no go beslissing: is er voldoende potentie om in Gouda te komen tot een hub en welke rol wil en kan de gemeente hierin spelen om initiatieven concreet te ondersteunen?
- Bij een 'Go' wordt een marktconsultatie uitgevoerd en worden partijen gevraagd een concept uit te werken voor Gouda en mogelijk de ruimere regio.
- **Aanpak BCI:**
 - 1 Beschouwing marktdynamiek en review bestaande initiatieven stadsdistributiehubs
 - 2 Uitwerking passend concept voor stadsdistributiehub in Gouda
 - 3 Eerste screening potentiële locaties
 - 4 Advies o.b.v. oogst inventarisatie

Go / No Go

 - 5 Marktconsultatie
 - 6 Opstellen en begeleiden uitvraag
 - 7 Adviesnotitie oogst marktconsultatie



Dit rapport

2 Marktdynamiek stadsdistributiehubs

- Voordat we starten met een review van bestaande initiatieven van stadsdistributiehubs, schetsen we allereerst de marktdynamiek in de wereld van stadsdistributie op basis van onderzoek dat BCI de laatste tijd heeft uitgevoerd voor andere gemeenten en logistiek vastgoedontwikkelaars.
- BCI constateert dat er groeiende belangstelling is voor stadsdistributiehubs bij marktpartijen vanwege drie dominante ontwikkelingen: E-commerce, Zero Emissie zones en andere regulering en toekomstgerichte logistiek.

E-Commerce

Grote groei in e-commerce

Toenemend aantal B2C leveringen, met kleinere omvang van orders

ZE Zones

Verbod op dieseltrucks in stadscentra en omliggende woonwijken
30-40 Nederlandse steden hebben ZE zone in 2025

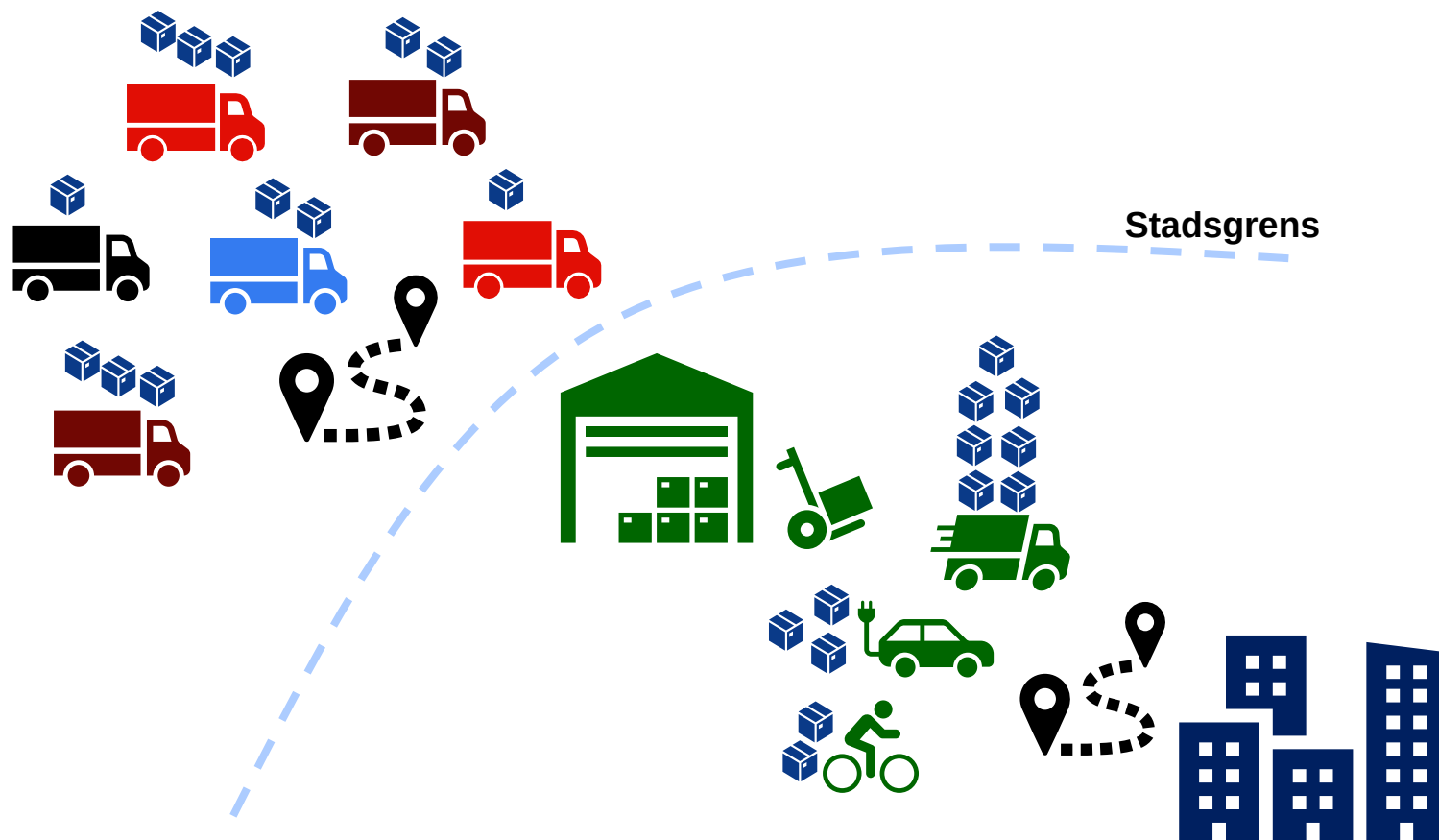
Toekomstgerichte logistiek

Bestaande ketens zijn niet ingericht op de eisen van nu (inefficiëntie, negatieve externe effecten)

- Verwachting markt: ook na Covid-19 zetten deze trends door, dit geldt met name sterk voor verdere groei van E-commerce in Nederland.
- **Kortom: er is veel marktdynamiek rondom hubs en die is 'here to stay'.**

Geen 'one size fits all' oplossing

Bij een stadsdistributiehubs wordt vaak gedacht aan een overslagpunt aan de rand van de stad, een extra schakel in de transportketen...

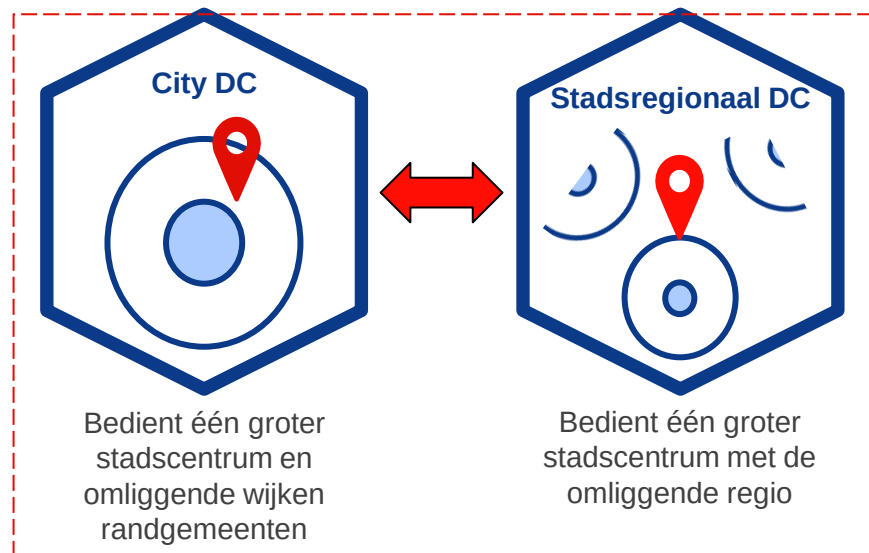


..... maar er zijn verschillende typologieën hubs

- Grofweg zijn er vier typen stadsdistributiehubs naar locatie en functie:
 - **Goederenuitwisselpunt (of PuDo):** kleinschalige hub nabij centrum of bepaalde winkelstraat geschikt voor tijdelijke opslag goederen bestemd voor bijvoorbeeld centrumondernemers of consumenten. GUP kan ook onderdeel zijn van centraal gelegen City DC.
 - **City DC:** stedelijke distributie gericht op één stad (nu al zichtbaar in G4 maar ook in kleinschaligere variant in andere steden mogelijk)
 - **Stadsregionaal DC:** strategisch gelegen aan de rand van grotere stad, maar ook omliggende regio goed bereikbaar
 - **Regionaal DC:** centraal gelegen tussen enkele grote steden
- De focus in ons onderzoek is naar het ontwikkelen van een business case voor een City DC of Stadsregionaal DC. Dit is het juiste schaalniveau voor Zero Emissie stadsdistributie.



Goederenuitwisselpunt gericht op bundeling van leveringen voor centrum-ondernemers of grote bedrijven en instellingen



Bedient één groter stadscentrum en omliggende wijken randgemeenten

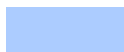
Bedient één groter stadscentrum met de omliggende regio



Consolideert volumes voor kleinere steden in een regio, en daarmee een groter gebied

Karakteristieken van hubs meer in detail

Type/Schaalniveau		Locatie	Omvang DC	Karakteristieken
1	Pick-Up & Drop-Off punt	Winkel, appartementencomplex, aan de rand van de woonwijk	100 m ²	Bemand of onbemand depot of pakketpunt
2	Goederenuitwisselpunt	Nabij centrum of winkelstraat bijv. in parkeergarage	1.000 m ²	Kleinschalig, flexibel punt meerdere ontvangers
3	City hub	Aan de rand van de stad nabij centrum en woonwijken	5.000 – 10.000 m ² (single user: v.a. 1.000 m ²)	Cross-dock en depot Multi- of single-user Mix: B2C en B2B
4	Stadsregionaal DC	Aan de rand van de stad nabij regionale ontsluiting	10.000 – 20.000 m ² (single user: v.a. 1.000 m ²)	Cross-dock en depot Multi- of single-user Mix: B2C en B2B
5	Regionaal DC	Centrale locatie tussen enkele steden in een regio	> 20.000 m ²	DC operatie voor regio Mix: B2C en B2B
6	Nationaal DC	Centrale ligging NL	> 20.000 m ²	
7	E-fulfilment center	GV corridor	> 40.000 m ²	
8	Europees DC	GV corridor	> 40.000 m ²	

 : Stadslogistiek

 : Nationale en internationale logistiek

Bundelingspotentie verschilt per segment

- Er zijn verschillende stadslogistieke segmenten te onderscheiden, grotendeels gericht op goederenvervoer, maar ook serviceverkeer speelt een belangrijke rol. Op hoofdlijnen gaat het om zeven logistieke marktsegmenten:

Marksegmenten in stadslogistiek

						
Retail non-food; General cargo	Bouw en service	Pakket	Facilitair	Afval	Retail Food	Horeca

- De potentie van bundeling van goederenstromen via hubs verschilt sterk per stadslogistiek segment. In het kader van eerdere studies en marktconsultaties naar realisatie van stadsdistributiehubs heeft BCI een goed beeld van de interesse voor bundeling via hubs in verschillende stadslogistieke segmenten.
- De ruimtebehoefte die daarbij ontstaat en voorkeur van marktpartijen bij inrichting van een hub is weergegeven op de volgende slide. Een samenvattende weergave van de achtergrondinformatie uit eerdere studies bij dit overzicht is als bijlage toegevoegd.

Typische ruimtebehoefte en inrichting hubs

- Kansrijkheid voor bundeling via hubs verschilt per stadslogistiek segment en kent per segment andere ruimtelijke en operationele inrichtingsprincipes en schaalniveaus.
- De uitdaging (in de markt) is momenteel combineren van verschillende goederenstromen voor meerdere klanten in één hub voor uitlevering naar afnemers in de stad (B2B én B2C).

Segment		Potentie bundeling via hubs	Typische DC ruimte (m ²)		Voorkeur bij inrichting hub	
			min	max	Hub operatie*	Schaalniveau
Afval			-	-	-	-
Bouw (en service)			3.000	5.000**	Uitbesteed	Stadsregionaal City
Retail non-food; general cargo			1.500	3.000	Uitbesteed	Stadsregionaal City
Pakket	Grote spelers		1.000	2.000	Eigen	Stadsregionaal City
	Kleine nichespelers		500	1.000	Eigen	
Facilitair			500	1.500	Uitbesteed	City
Retail food			1.000	3.000	Eigen	Stadsregionaal City
Horeca			500	1.500	Uitbesteed	City

* : vanuit het perspectief van de verlader of leverancier

** : inclusief opslagruimte op buitenterrein en kleine loads

3 Review initiatieven stadsdistributiehubs

- BCI heeft uit de inventarisatie van Van Hurk Advies & Verkeersonderneming, SPES Best Practices en vanuit haar eigen database ruim 20 initiatieven geselecteerd. Het betreft initiatieven gericht op bundeling via hubs.
- We maken onderscheid tussen initiatieven die in Nederland actief zijn, en mogelijk in Gouda willen uitbreiden, en stadsdistributiehubs die al in Gouda actief zijn (en kunnen opschalen).
- BCI heeft de initiatieven gereviewed op basis van de beschikbare informatie en daarin zijn de volgende aspecten meegenomen:
 - Op welke stadslogistieke segmenten zijn initiatieven gericht (welke combinaties zijn mogelijk?)
 - 'Levensfase': opstartfase (net begonnen), groeifase (in de fase waarin meer massa wordt gemaakt), brede uitrolfase (brede uitrol van een netwerk in Nederland)
 - Omvang van de opslagruimte die in gebruik is voor het initiatief
 - Huboperatie vanuit perspectief verlader: uitbesteed aan onafhankelijke specialist of eigen operatie
 - Schaalniveau van het verzorgingsgebied van het initiatief: één stad of stadsregionaal
- We laten in deze stap ook zien wat de initiatieven vragen aan ondersteuning van overheden.
- **Andere initiatieven gericht op bundeling aan de bron, logistieke platforms, goederenuitwisselpunten of lockers en projecten gericht op alleen beleving via ZE voertuigen zijn buiten beschouwing gelaten.**

Overzicht gereviewde initiatieven Nederland

Bedrijf/Initiatief	Locatie	Stadslogistieke segmenten							Karakteristieken van de hub				
									Fase	DC-ruimte	Hub-operatie	Geo-grafie	Ver-laders
Breytner	Rotterdam								Groei	?	Uitbesteed	City	>1
Simply Mile	Meerdere steden								Groei	~1.000	Uitbesteed	City	>1
City Hub	Meerdere steden								Groei	3.000	Uitbesteed	City	>1
Goederenhub	Meerdere steden								Groei	?	Uitbesteed	City	>1
Hubbel	Den Haag								Start	~500	Uitbesteed	City	>1
Lessgo	Alphen								Start	~500	Uitbesteed	City/SR	>1
Bouwhub Amsterdam	Amsterdam								Groei	~8.000	Uitbesteed	City	>1
Bouwhub VolkerWes.	Utrecht								Groei	?	Eigen*	Regio	>1
Last-Mile Fresh	Amsterdam								Start	~500	Uitbesteed	City	>1
Green Collecting**	Haarlem								Groei	-	Uitbesteed	City	>1
City Hub DHL	Meerdere steden								Uitrol NL	~1.500	Eigen	City/SR	1
City Hub PostNL	Meerdere steden								Uitrol NL	~1.500	Eigen	City/SR	1
Red mijn pakketje	Meerdere steden								Uitrol NL	?	Eigen	City/SR	1
City Hub Jumbo	Meerdere steden								Uitrol NL	~2.000	Eigen	City/SR	1
City Hub Albert Heijn	Meerdere steden								Uitrol NL	~2.000	Eigen	City/SR	1

* : Primair in gebruik door VolkerWessels

** : Bundelen bij bron, niet in scope, maar vanwege leerervaringen toch opgenomen

Overzicht gereviewde initiatieven Gouda e.o.



**Buck
Consultants
International**

Bedrijf/Initiatief	Locatie	Stadslogistieke segmenten							Karakteristieken van de hub				
									Fase	DC-ruimte	Hub-operatie	Geo-grafie	Ver-laders
Lessgo	Alphen								Start	~500	Uitbesteed	City/SR	>1
Fietskoeriers.nl*	o.a. Gouda								Groei	~500	Eigen	City	1
BZZ	Gouda								Groei	-	Uitbesteed	City	>1
St. Gouda Schoon	Gouda								Groei	-	Uitbesteed	City	>40
Cyclus (dv. pilots)	Gouda								Start	-	Eigen	City	1
City Hub Picnic	o.a. Gouda								Uitrol NL	750	Eigen	City	1

* : Lokaal in Gouda wordt bezorging verzorgd door Postbedrijf Holland-West

Bevindingen bestaande initiatieven (1/3)

- Verschillende initiatieven voor emissievrije bezorging van pakketjes en afvalinzameling in Gouda:
 - **Stichting Gouda Schoon** zorgt voor gebundelde, emissievrije afvalinzameling via LEVVs in Gouda, meer dan 40 winkels en horecaondernemingen uit de binnenstad doen mee. Het initiatief kan verder groeien als ondernemers uit het centrum bij het aflopen van contracten met (conventionele) afvalbedrijven overstappen op Stichting Gouda Schoon.
 - **Fietskoeriers.nl** (Lokale partner: Postbedrijf West-Holland) en **Bezorgen Zonder Zorgen** bieden emissievrije bezorging van post- en pakketten in Gouda aan. De bedrijven bieden vooral oplossingen voor zakelijke post en pakketbezorging.
- Grote spelers in pakket en food organiseren eigen 'dedicated hub' structuren:
 - Grote spelers in de post- en pakketsector (o.a. DHL, PostNL, DPD, GLS, UPS) werken met een landelijk netwerk van eigen hubs, in de eerste plaats gericht op het faciliteren van de groei van e-commerce, maar ook vooruitlopend op Zero Emissie zones die in 30-40 steden in Nederland ingevoerd worden.
 - Hetzelfde voor supermarktketens die zich nu nog vooral richten op hubs voor online verkoop. Picnic heeft al een city hub op Goudse Poort van waaruit zij thuisbezorging doen in Gouda, Reeuwijk en Waddinxveen. Jumbo bezorgt in Gouda vanuit de winkel online bestellingen.

Bevindingen bestaande initiatieven (2/3)

- City hubs van last-mile specialisten:
 - In verschillende Nederlandse steden zijn hubexploitanten actief die zich richten op duurzame last-mile bevoorrading van de (binnen)stad. Het gaat nu nog vooral om G10 steden, maar ook daarbuiten zijn succesvol hubs gestart.
 - De meest kansrijke goederenstromen om te bundelen via city hubs zijn non-food consumentenartikelen / generieke goederen (fashion, elektronica, witgoed etc.) en facilitaire goederen. Eventueel kunnen food- en versstromen ook gebundeld worden, maar hier is het voor hubexploitanten moeilijk zich te onderscheiden t.o.v. regionale structuren van groothandels en supermarkten.
 - Er is nog geen city hub van een last-mile specialist in Gouda aanwezig.
 - Diverse aanbieders hebben uitbreidingsplannen: o.a. SimplyMile, CityHub, Lessgo.
- Permanente Bouwhub:
 - Kansrijk is verder om voor het bouwsegment in de ruimere regio te verkennen of een Stadsregionaal DC ontwikkeld kan worden om de druk van het bouwverkeer in de stad te verminderen.
 - Deze stroom kan niet gecombineerd worden met oplossingen vanuit partijen als SimplyMile, CityHub en Lessgo.

Bevindingen bestaande initiatieven (3/3)



**Buck
Consultants
International**

- Er zijn volop initiatieven in Nederland en ook enkele initiatieven in Gouda.
- De uitdaging is dus niet om een nieuw initiatief voor een stadsdistributiehuis op te zetten.
- De uitdaging is om bestaande initiatieven uit de regio op te schalen (meer volumes, en dus meer business) en/of te verbreden (meerdere segmenten van stadslogistiek te bedienen) zodat meer goederenstromen van, naar en in de (binnen)stad gebundeld kunnen worden.

Gevraagde rol gemeente door initiatiefnemers



**Buck
Consultants
International**

- Van Hurk Advies & Verkeersonderneming hebben 36 initiatiefnemers bevraagd naar de rol beoogde rol van Gemeente Gouda. Vanuit deze uitkomsten ziet BCI de volgende rollen voor Gemeente Gouda weggelegd.
- **De gemeente dient te bepalen welke rol zij wil en kan invullen. Idealiter voordat een eventuele marktconsultatie uitgevoerd wordt.**

Rol	Beschrijving	Frequentie
Regisseur	Promotie van initiatieven bij ondernemers én leveranciers. Gemeente als verbinder tussen ondernemers en initiatiefnemers. Opstellen convenant met X%-dekking van kosten hub door afnemers van diensten.	16x genoemd in studie VHA & VO
Publiek-private partner	Locatie beschikbaar stellen voor city hub initiatief (bij voorkeur bestaand pand)	9x genoemd in studie VHA & VO
Launching Customer	Gemeente Gouda als launching customer	3x genoemd in studie VHA & VO
Subsidiegever	Verschillende partijen vragen gemeente om subsidie te verstrekken. Het gaat om subsidie voor aanschaf elektrische voertuigen en subsidie op de last-mile.	6x genoemd in studie VHA & VO
Wetgever	Duidelijkheid scheppen over Zero Emissie zone. Eventueel koplopers stimuleren met privileges op het gebied van venstertijden.	5x genoemd in studie VHA & VO

4 Indicatie omvang stromen Gouda

- In voorgaande hoofdstukken is de marktdynamiek rondom hubs beschreven en zijn bestaande initiatieven gereviewd.
- De volgende vraag is of er, naast de huidige initiatieven, voldoende ladingpotentieel is om te bundelen voor de historische binnenstad van Gouda? Of moet voor een duurzame business case in een grotere regio gezocht worden?
- BCI heeft hiervoor een quick scan uitgevoerd o.b.v. het kentekenonderzoek dat in 2019 is uitgevoerd.
- Op basis van het aantal bestel- en vrachtritten dat van en naar de historische binnenstad gaat is (per logistiek segment) bepaald wat het bundelingspotentieel is.
- Dit resulteert in een overzicht van de goederenstromen die via hubs gebundeld kunnen worden en worden vertaald naar concrete ruimtevrage voor DC ruimte in m².

A Omvang stadslogistiek

- In onderstaande tabellen is de verwachte omvang (unieke) bestel- en vrachtritten per werkdag en per week* weergegeven. Ook is een inschatting gemaakt van de omvang van de markt voor pakketten**:

Geografie	Vracht		Bestel	
	<i>per werkdag</i>	<i>per week</i>	<i>per werkdag</i>	<i>per week</i>
Historische binnenstad	160	960	800	4.800
Goudse woonwijken	~330	~1.970	~2.950	~17.700
Waddinxveen; Reeuwijk	~210	~1.280	~1.930	~11.600
Gouda en omliggende kernen	700	4.200	5.680	34.100

Geografie	Pakketten		Brievenbuspakjes	
	<i>per week</i>	<i>per jaar</i>	<i>per week</i>	<i>per jaar</i>
Historische binnenstad	3.500	181.400	1.000	50.400
Goudse woonwijken	37.800	1.973.100	10.500	548.100
Waddinxveen; Reeuwijk	23.600	1.230.300	6.600	341.800
Gouda en omliggende kernen	64.900	3.384.900	18.100	940.300

* : kentekenonderzoek binnenstad, verwachting o.b.v. kengetallen daarbuiten ** : verwachting o.b.v. aantal inwoners

B Ritten verdeeld naar logistiek segment

Omvang stadslogistiek Historische binnenstad Gouda per logistiek segment

Segment	Vracht	Bestel	Groei- prognose	Toelichting
	per week	per week		
Afval	130		Stabiel	Aantal inwoners neemt toe Maar minder "waste"
Bouw (en service)	300	1.920		Tot voorkort groei verwacht; Covid zorgt voor onzekerheid
Retail non-food en general cargo	140	670		Steeds meer online verkopen Covid versnelt ontwikkeling
Post- en Pakket	0	240		Krimp brievenbuspost; sterke groei (brievenbus)pakketjes
Facilitair	50	1.440		Tot voorkort groei verwacht; Covid zorgt voor onzekerheid
Retail food	140	290		Algemeen: stabiele groei Thuislevering: sterke groei
Horeca	190	240		Tot verkort groei verwacht; Covid zorgt voor onzekerheid
Totaal	960	4.800		

Segmentatie vastgesteld op basis van landelijke segmentatie(s), segmentatie in andere steden en expert-oordeel met betrekking tot "Goudse accenten". Gehanteerde bronnen: CE Delft (2018); RAI (2019); Topsector Logistiek (2019)

C Maximale potentie bundeling via hubs

Historische binnenstad Gouda

Segment	Aantal ritten per week		Bruto aandeel via hubs	Potentie: aantal ritten per week via hub	
	Vracht	Bestel		Vracht	Bestel
Afval	130	-	0%*	-	-
Bouw (en service)	300	1.920	Vr: 10-30% Be: 5-10%	30 – 90	100 – 200
Retail non-food; general cargo	140	670	25%	40	170
Post- en Pakket	-	240	>50%	-	120
Facilitair	50	1.400	45%	20	650
Retail food	140	290	>5%	10	15
Horeca	190	240	10-15%	20	25 - 40
Totaal	960	4.800		120 - 180	1.080 – 1.200

* : wel bundelingspotentieel maar niet via hubs (White Label-inzameling); in Gouda o.a. via Stichting Schoon Gouda en Cyclus

D Is er voldoende volume voor historische binnenstad om te bundelen via hubs?



Buck
Consultants
International

- **Bouwhub:** Gouda heeft onvoldoende 'eigen' massa
 - Er is onvoldoende volume voor een permanente bouwhub alleen voor Gouda.
 - Wel is gebruik van tijdelijke hubs denkbaar bij grote projecten.
 - Realisatie van een permanente bouwhub is alleen kansrijk op regionale schaal.
 - Samenwerking met verschillende gemeenten met grote bouwopgaven: Waddinxveen, Zuidplas, Alphen aan den Rijn, Leiden.
- **Dedicated stadsdistributiehubs:** ruimtelijk te faciliteren op stadsregionaal niveau. Gouda, Zuidplas, Waddinxveen, Alphen aan den Rijn, Bodegraven.
- **Kleinschalige multi-user city hub voor binnenstadsbevoorrading:**
 - Bundelingspotentie voor een hub gericht op binnenstadsbevoorrading (non-food retail, generieke goederen, facilitaire stromen, evt. vers) bedraagt maximaal 180 vrachtritten en 1.200 bestelautoritten per week. Extra volume in de woonwijken en buurgemeenten wordt nodig verwacht voor duurzame business case.
 - Daarmee zijn één of twee kleinschalige city hub(s) denkbaar. Benodigde oppervlakte (tezamen) op basis van bundelingspotentie ruwweg: 1.000 tot 2.000 m² opslag, kavel 5.000 m²
 - Losse initiatieven vaak in kleinere panden → ca. 500 m² tot 1.000 m² magazijn.

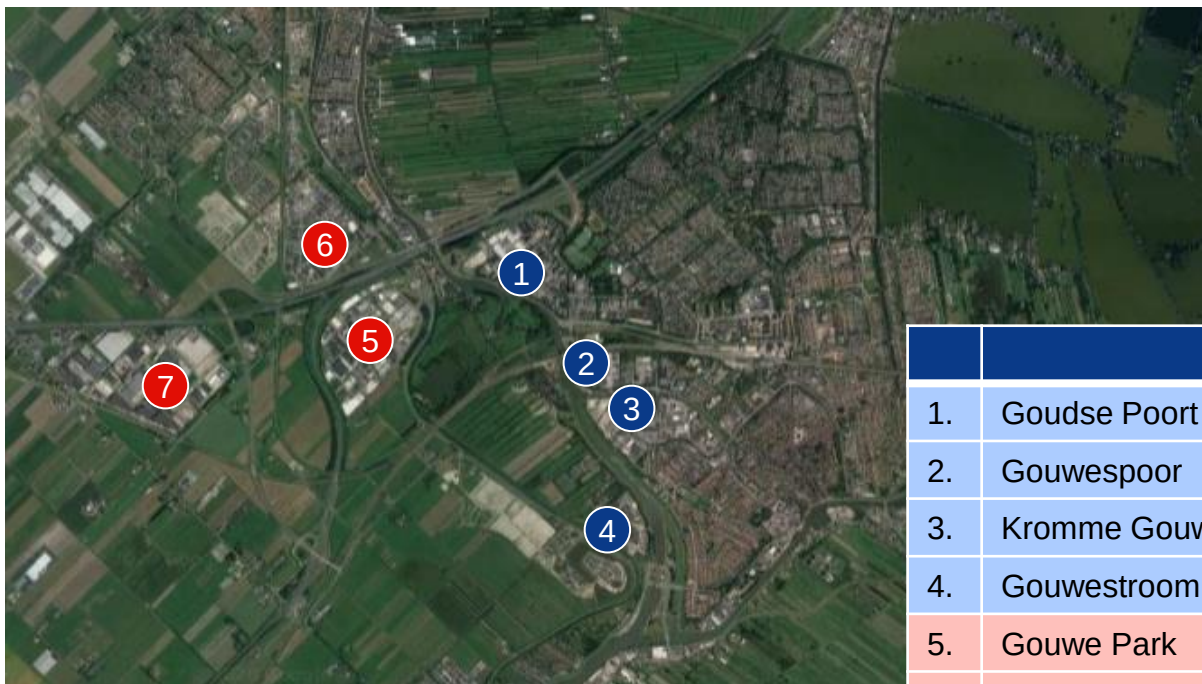
5 Screening potentiële locaties

Locatievoorkeuren

- Locatie:
 - Gunstige ligging: nabij snelweg (<5 kilometer) en nabij binnenstad (<5 kilometer)
 - Goede aansluiting op snelweg en lokaal onderliggend wegennet. Snelle aanrijroutes naar binnenstad en andere centra/woonwijken met hoge dichtheid. Rekening houdend met eventueel Verkeerscirculatieplan (VCP)
 - Bedrijventerrein: goed bereikbaar voor (zware) vrachtauto's en veel verkeersbewegingen mogelijk (bestelauto's, cargobikes, LEVV).
- Gebouw/Kavel:
 - Bij voorkeur bestaand vastgoed en turn-key (dit leidt tot lagere voorinvesteringen)
 - Voldoende magazijnoppervlakte voor tijdelijke opslag, beperkte kantoorruimte.
 - Voldoende loading docks voor efficiënte crossdocking (1 truck, 3 bestelbussen per 600 m²)
 - Voldoende opstelruimte voor busjes (i.v.m. depot-laden elektrische voertuigen)
 - Dit leidt tot kavels met relatief lage bebouwingsgraad (<50%) dit zien we terug in de nieuwste aanvragen van sorteerhubs en crossdocks van o.a. pakketdiensten.

Meest geschikte bedrijventerreinen Gouda

- Alle bedrijventerreinen aan de westzijde van Gouda zijn qua ligging geschikt voor stadsdistributiehubs.
- De (grote) bedrijventerreinen in de buurgemeenten zijn minder goed geschikt door de relatief grote afstand tot de binnenstad (niet aantrekkelijk voor gebruik cargobikes en LEVV). Locaties Gouwe Park en Goudse Poort zijn het meest geschikt voor stadsregionale hubs.



Figuur: mogelijke bedrijventerreinen geschikt voor stadsdistributiehubs

		A12	Stad	Uitgeefbaar
1.	Goudse Poort	<5 km	<5 km	-
2.	Gouwespoor	<5 km	<5 km	-
3.	Kromme Gouwe	<5 km	<5 km	-
4.	Gouwestroom	<5 km	<5 km	-
5.	Gouwe Park	<5 km	>5 km	12 hectare
6.	Coewecoop I+II	<5 km	>5 km	-
7.	Distripark A12	<5 km	>5 km	5 hectare

Quick scan enkele panden

- Geen grote leegstaande panden die aan moderne eisen voldoen, wel oude locatie PostNL



Keerkring 8, Gouda (Gouwespoor)

Huur/Koop		Te koop
Kavel		5.500 m ²
Magazijn		1.500 m ²
Laden/Lossen	2 loading docks vrachtauto's (verouderd systeem), geen extra laaddeuren	
Opstelruimte	36 parkeerplaatsen, opstelruimte busjes binnen en buiten de hekken	

- Kleine bedrijfspanden beperkt geschikt voor stadsdistributiehuis (enkele voorbeelden)



Coenecoop 3, Waddinxveen

Magazijn		185 m ²
Kantoor		85 m ²
Laden/Lossen	1 deur, geen laaddocks, beperkt bereikbaar grote vrachtauto's	
Opstelruimte	5 parkeerplaatsen buiten	



Edisonstraat 16, Gouda (Gouwestroom)

Magazijn		125 m ²
Kantoor		85 m ²
Laden/Lossen	1 deur, geen laaddocks, beperkt bereikbaar grote vrachtauto's	
Opstelruimte	Moeilijk bereikbaar voor vrachtauto's 3 parkeerplaatsen buiten	

Conclusie

- Er zijn volop bedrijfspanden beschikbaar (te huur / te koop), maar meeste panden zijn niet ingericht op logistieke operaties.
- Dit betekent dat zij niet voldoende draai- en keerruimte hebben voor het ontvangen van (grote) vrachtwagens van verschillende leveranciers om efficiënte crossdock operatie mogelijk te maken.
- De locatie van PostNL vergt aanpassingen om aan de moderne eisen van een city hub te voldoen.
- ***Kans om te verkennen in de marktconsultatie:*** wellicht kan gebruik gemaakt worden van een gedeelte van het magazijn van een logistiek dienstverlener uit de regio.

6 Betekenis analyse voor conceptontwikkeling



**Buck
Consultants
International**

- O.b.v. deze analyse kunnen de volgende vragen beantwoord worden: Wat is haalbaar (en schaalbaar)?
 - A Voor welke segmenten is een stadsdistributiehub in Gouda het meest kansrijk?
 - B Wat zijn de locatie eisen van een stadsdistributiehub?
 - C Welke omvang (in m², m³, volume) kent de stadsdistributiehub?
 - D Wat zijn de financiële randvoorwaarden?
 - E Welke organisatievorm is het meest kansrijk?
 - F Welke rol kunnen publieke instellingen (zoals overheid en onderwijs) spelen bij realisatie of exploitatie van een hub?

A Wat is haalbaar (en schaalbaar)?

- De realisatie van een permanente bouwhub is alleen kansrijk op regionale schaal. Gouda heeft hiervoor onvoldoende 'eigen' massa.
- Er is samenwerking nodig met gemeenten met grote bouwopgaven zoals: Waddinxveen, Zuidplas, Alphen aan den Rijn, Leiden. Gezamenlijk is er mogelijk wel voldoende massa voor een permanente regionale bouwhub.
- Haalbaar en schaalbaar is één of twee kleinschalige city hubs van last-mile hubexploitanten primair gericht op bevoorrading van de historische binnenstad, mits gecombineerd met volumes uit de rest van Gouda en mogelijk ook kernen om Gouda.

B Voor welke segmenten is de hub het meest kansrijk?

- Voor de city hub is een combinatie van verschillende goederenstromen kansrijk: retail non-food, facilitaire stromen en eventueel horeca-/versleveringen.
- Gericht op bevoorrading van de binnenstad: B2B maar ook B2C (denk aan: twee-mans-leveringen van meubels of bruingoed/witgoed)

C Wat zijn de locatie-eisen van een stadsdistributiehub?

- Locatie:
 - Gunstige ligging: nabij snelweg (<5 kilometer / 5 minuten) en nabij binnenstad (<5 kilometer / 10 minuten)
 - Goede aansluiting op snelweg en lokaal onderliggend wegennet. Snelle aanrijroutes naar binnenstad en andere centra/woonwijken met hoge dichtheid.
 - Bedrijventerrein: goed bereikbaar voor (zware) vrachtauto's en veel verkeersbewegingen mogelijk (bestelauto's, cargobikes, LEVV).
- Gebouw/Kavel:
 - Bij voorkeur bestaand vastgoed en turn-key (dit leidt tot lagere voorinvesteringen)
 - Voldoende magazijnoppervlakte, beperkte kantoorruimte.
 - Voldoende loading docks voor efficiënte crossdocking (1 truck, 3 vans per 600 m²)
 - Voldoende opstelruimte voor busjes (i.v.m. depot-laden elektrische voertuigen, vooral bij E-commerce (B2C) hubs)
 - Dit leidt tot kavels met relatief lage bebouwingsgraad (25-33%). Meerlaags bouwen (met bijv. een parkeerdek) verhoogt de bebouwingsgraad.

D Welke omvang (in m², m³, volume) kent de stadsdistributiehub?

- O.b.v. volume en stromen ruimte voor één of twee kleinschalige city hubs van specialistische hub exploitant.
- Gezamenlijke omvang: 1.000 tot 2.000 m² opslag en 5.000 m² kavel
- Multi-user city hub met meerdere gebruikers in één pand denkbaar.



E Wat zijn de financiële randvoorwaarden?

- In principe gaan we uit van een business gedreven verdienmodel
- Een sluitende business case is mogelijk o.b.v. potentiële volumes, maar we hebben nu onvoldoende zicht op de business cases van de verschillende exploitanten.
- De grote vraag is bij dit soort initiatieven: waar zit de 'winst' in de keten en wie betaalt de last-mile? Lukt het om tot een goede winstdeling te komen en is het verdienmodel van de hub-exploitant hier goed op ontwikkeld?
- Hier meer zicht op krijgen per initiatief is een belangrijk onderdeel van de marktconsultatie. Centrumondernemers vragen immers om een voor hen kostenneutrale zero emissie hub-oplossing.
- Gouda streeft naar een sluitende business case, structurele subsidie op de last-mile is niet wenselijk.

F Welke organisatievorm is het meest kansrijk?

- Initiatieven: één specialistische hubexploitant of een strategische samenwerking tussen een landelijk platform en een lokale transporteur

G Welke rol kunnen publieke instellingen (zoals overheid en onderwijs) spelen bij realisatie of exploitatie van een hub?

- De mogelijke rollen die de overheid heeft bij het aanjagen van stadsdistributiehubs zijn opgenomen in Bijlage 2.
- De gevraagde rollen vanuit de markt zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Rol	Beschrijving	Frequentie
Regisseur	Promotie van initiatieven bij ondernemers én leveranciers. Gemeente als verbinder tussen ondernemers en initiatiefnemers. Opstellen convenant met X%-dekking van kosten hub door afnemers van diensten.	16x genoemd in studie VHA & VO
Publiek-private partner	Locatie beschikbaar stellen voor city hub initiatief (bij voorkeur bestaand pand)	9x genoemd in studie VHA & VO
Launching Customer	Gemeente Gouda als launching customer met facilitaire volumes. Wederom vanuit regierol andere partners meekrijgen.	3x genoemd in studie VHA & VO
Subsidiegever	Verschillende partijen vragen gemeente om subsidie te verstrekken. Het gaat om subsidie voor aanschaf elektrische voertuigen en subsidie op de last-mile.	6x genoemd in studie VHA & VO
Wetgever	Duidelijkheid scheppen over Zero Emissie zone. Eventueel koplopers stimuleren met privileges op het gebied van venstertijden.	5x genoemd in studie VHA & VO

7 Aanbevelingen voor vervolg (1/2)

Kies voor focus met gericht beleid dat aansluit op marktdynamiek

- 1 BCI concludeert dat er voldoende ruimte is voor een multifunctionele city hub voor Gouda. **Stimuleer** de realisatie van stadsdistributiehubs door specialistische hubexploitanten die primair gericht zijn op emissievrije bevoorrading van de (binnen)stad. Uitgangspunt daarbij is dat meerdere verladers en stadspartners zich hierbij kunnen aansluiten. En met als hoofddoel alternatieve bevoorrading aan te bieden voor centrumondernemers als alternatief voor eigen Zero Emissie transport. Deze oplossing zou moeten bijdragen aan het verminderen van de belasting van het zware-vrachtverkeer van en naar de binnenstad.
- 2 Om dit concept te laten realiseren dienen marktpartijen voor dit stadsdistributieconcept een duurzame business case te ontwikkelen. Om goede ideeën hiervoor op te halen en te komen tot een concreet plan van aanpak, adviseert BCI hiervoor een marktconsultatie uit te voeren. Primaire focus ligt op de potentiële hubexploitanten, maar betrek – vanuit een rol als regisseur – ook mogelijke stadspartners (grote kantoren en instellingen met facilitaire stromen) en verladers met grote volumes die de stad in moeten. Aandachtspunten zijn of de gemeente en andere stadspartners al commitment kunnen geven voor het ‘inbrengen’ van goederenstromen.

Aanbevelingen voor vervolg (2/2)

- 3 Naast de focus op het stimuleren van de realisatie van stadsbevoorrading via (multi functionele) cityhubs, adviseert BCI daarnaast marktgedreven ontwikkelingen van verladers en logistiek dienstverleners gericht op bundeling van hun eigen goederenstromen (dedicated hubs, veelal stadsregionaal) **planologisch mogelijk te maken.**

Let op! Deze initiatieven stellen de partijen in staat de eigen last-mile emissievrije in te richten, maar leiden niet per definitie tot verminderde druk op de binnenstad of een oplossing voor centrumondernemers met eigen vervoer. Dit zijn optimalisatie-projecten van de bedrijven om in te kunnen spelen op o.a. veranderend consumentengedrag en dienen vooral vanuit economisch beleid ingestoken te worden (Bijv.: werklocatiebeleid) en kunnen mogelijk niet binnen de stad Gouda worden geacommodeerd, door beperkte beschikbare ruimte.

- 4 Tot slot concludeert BCI dat voor permanente bundeling van bouwlogistieke stromen (anders dan tijdelijke hubs bij grote projecten) Gouda onvoldoende 'eigen' volume en schaalgrootte heeft. Een dergelijke hub kan op regionaal schaalniveau wel vorm krijgen. Denk aan een hub voor bouwstromen in de regio Gouda – Alphen – Leiden. BCI adviseert hiervoor een regionale dialoog met andere gemeenten op te starten en de mogelijkheden hiervoor te verkennen. Mogelijk via het Duurzaamheidsplatform Gouda (DP-G) en DP-Midden Holland.



Bijlage 1

Marktdynamiek stadsdistributiehubs per logistiek segment

Criteria voor succesvolle hub ontwikkeling



**Buck
Consultants
International**

Toekomstbestendig

Robuuste businesscase met voldoende lange termijn perspectief

Timing

Inspelen op actualiteit, o.a. introductie ZE Zones

Integraal aanbod

Hub biedt compleet pakket aan diensten (logistiek, financieel, informatie)

Klantbenadering

Juiste klantbenadering (retailers/log. Dienstverleners)
Launching customer waardevol

Locatie

Cityhub meest kansrijk voor G4
Randstad: regio functie van belang

Bereikbaarheid

Korte afstand tot hoofdwegenet van groot belang

Crossdocking

Concept en layout optimaal voor crossdock operatie

Flexibel

Flexibel in kunnen spelen op klanteisen

Laad/los capaciteit

Voldoende laad/loslocaties (docks) van groot belang, zeker bij hoog aandeel B2C leveringen

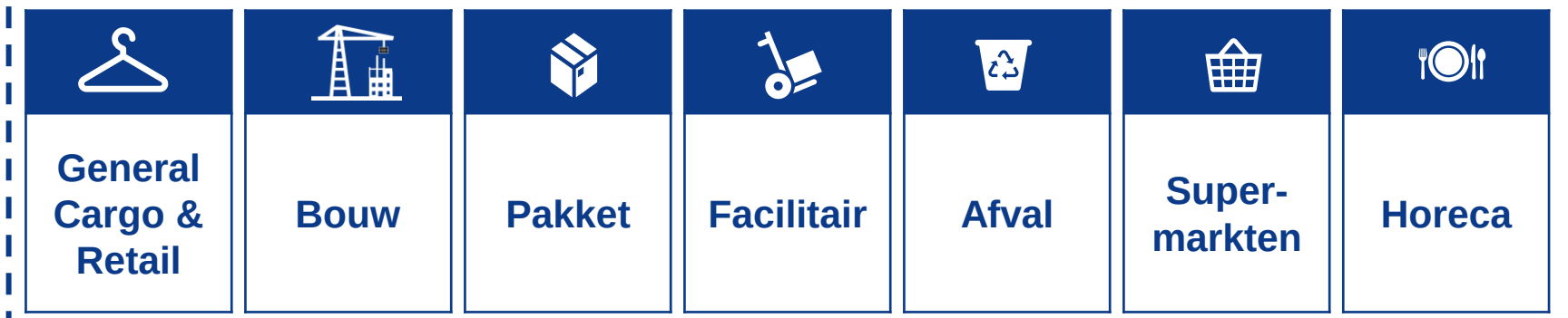


© BCI, 2020

Segmenten in de stadslogistiek

- Stadslogistiek is in de totale logistiek een belangrijk onderdeel, ruim één derde van de totale CO2 uitstoot van het wegverkeer is gerelateerd aan stadslogistiek, ongeveer gelijk verdeeld over bestel- en vrachtverkeer.
- Stadslogistiek is echter een verzamelterm, voor een goed begrip van de kansen van stadsdistributiehubs is een verdere indeling noodzakelijk. In de literatuur worden verschillende indelingen gehanteerd, BCI kiest voor onderstaande indeling in deze rapportage:

Marksegmenten in stadslogistiek



Behoefte aan hub in logistiek keten

Segment 	Ontwikkelingen: ➤ Strenger toegangsbeleid (o.a. ZE Zones) kan trigger zijn om stadslogistiek keten efficiënter in te richten, hubs kunnen daarin belangrijke rol spelen ➤ Meekrijgen van de verlader/retailer en hun logistieke dienstverleners van groot belang. ➤ Sterke stijging online verkopen, afgehandeld via pakketsegment Locatievraag stadshub ➤ Onafhankelijke hub waar individuele volumes van retailers worden geconsolideerd ➤ Hub heeft met name crossdockruimte nodig en beperkte opslagmogelijkheden	Behoefte aan stadshub  Aantal m² 1.500 - 3.000 m²
Segment 	Ontwikkelingen: ➤ Door toename aan binnenstedelijke bouw, meer focus op reductie negatieve effecten bouwverkeer en strenger toegangsbeleid is de inzet van bouw hubs sterk in opkomst Locatievraag stadshub ➤ Onafhankelijke bouw hub waar volumes worden geconsolideerd en in dagpakketten worden vervoerd naar de bouwplaats ➤ Bouw hub met name ingericht als buitenopslag met een beperkte binnenopslag (loods)	Behoefte aan stadshub  Aantal m² 3.000 - 5.000 m²

Behoefte aan hub in logistiek keten

Segment 	Ontwikkelingen: ➤ Pakketbezorging is de grote stijger in stadslogistiek door de opkomst van online aankopen, dit betekent ook een verschuiving van logistieke stromen van stadscentra naar woonwijken. Locatievraag stadshub ➤ Grote pakketvervoerders investeren zelf fors in uitbreiding van hun sorteercentra, grotere zelfstandige kavels aan de rand van de stad. ➤ Hun lokale subcontractors kunnen behoefte hebben aan een hublocatie waar meerdere partijen gezamenlijk gevestigd zijn, dit betreft vraag naar een relatief kleine crossdocklocatie waar overslag plaatsvindt vanuit vrachtwagen naar bestelbusjes.	Behoefte aan stadshub  Aantal m² Stadsregionaal: 1.000 - 2.000 m² City Hub/Depot: 500 - 1.000 m²
Segment 	Ontwikkelingen: ➤ Facilitaire stromen (leveringen aan o.a. kantoren, scholen, overheidsgebouwen) kansrijk voor hub. ➤ Gebruik van hub kan leiden tot bundeling (efficiëntie) van kleine orders en stromen. ➤ Diverse hub initiatieven (o.a. HvA/UvA) gericht op deze stromen Locatievraag stadshub ➤ Onafhankelijke hub waar volumes geconsolideerd worden, met ook een beperkte opslagmogelijkheid.	Behoefte aan stadshub  Aantal m² 500 - 1.500 m²

Behoefte aan hub in logistiek keten

Segment 	Ontwikkelingen: ➤ Meerdere cityhubs experimenteren met het verwerken van afval, meestal m.bt. verpakkingsmateriaal of oud papier. ➤ Het meenemen en verwerken van ander, nat, afval (rest, gft) is lastiger omdat die niet zonder meer in hetzelfde voertuig kunnen waarmee goederen de stad ingebracht worden. ➤ Kansen voor hubs in circulaire economie (retourstromen) Locatievraag stadshub ➤ Op dit moment geen specifieke locatievraag, daar het nu vooral nog een additionele dienst is van een hub.	Behoefte aan stadshub  Aantal m² N.A.
Segment 	Ontwikkelingen: ➤ Stadshubs zijn voor supermarkten relevant met betrekking tot de logistiek achter de snel groeiende online aankopen. ➤ Een deel van de supermarkten, zoals AH, Jumbo en Picnic, kiezen ervoor om de thuisbezorging vanuit een stads- of regiohub te organiseren. Locatievraag stadshub ➤ Hub aan de rand van de stad (regio-functie) maar ook relatief dichtbij woonwijken waar goederen worden overgeslagen (cross-dock) vanuit vrachtwagen in bestelvoertuigen, beperkte opslag. ➤ Retailers voeren huboperatie zelf uit, locatie kan onderdeel zijn hub waar meerdere bedrijven gevestigd zijn.	Behoefte aan stadshub  Aantal m² 1.000 – 3.000 m²

Behoefte aan hub in logistiek keten

Segment



Ontwikkelingen:

- Horecabezorging vindt grotendeels plaats vanuit een relatief dicht netwerk van regio-DC's van groothandels.
- Wel wordt, met name in grote steden, het steeds lastiger om de kwaliteit en efficiëntie van leveringen op peil te houden.
- Stadshubs kunnen hier een rol spelen.

Locatievraag stadshub

- Een stadshub m.b.t. horeca zal met name een relatief beperkte omvang hebben en vooral gericht zijn op crossdocking, met daarbij een beperkte (gekoelde) opslag.

Behoefte aan stadshub



Aantal m²
500 – 1.500 m²

Samenvatting typische ruimtebehoefte en inrichting hubs

- Kansrijkheid voor bundeling via hubs verschilt per stadslogistiek segment en kent per segment andere ruimtelijke en operationele inrichtingsprincipes en schaalniveaus.

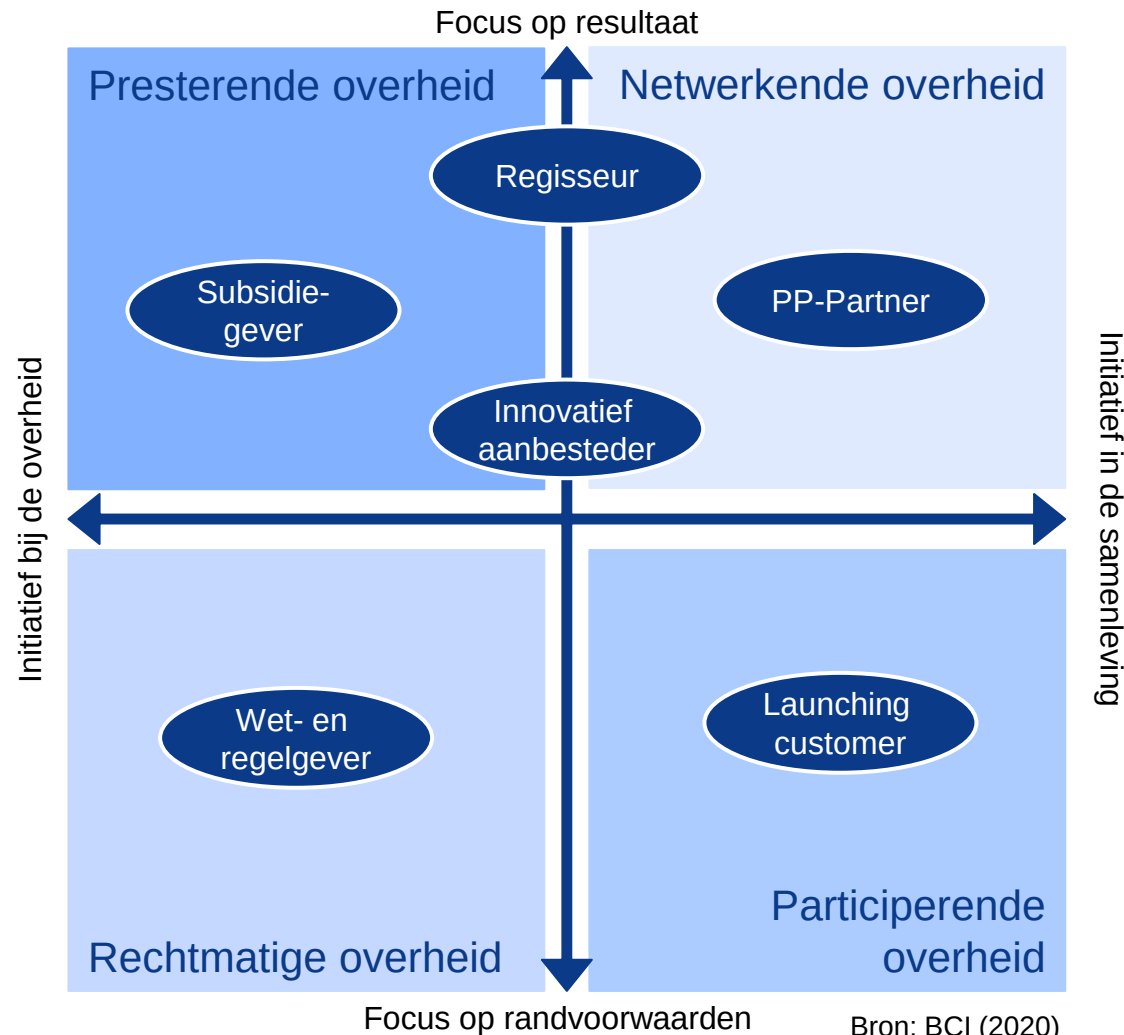
Segment		Potentie bundeling via hubs	Typische DC ruimte (m ²)		Voorkeur bij inrichting hub	
			min	max	Hub operatie*	Schaalniveau
Afval			-	-	-	-
Bouw (en service)			3.000	5.000**	Uitbesteed	Stadsregionaal City
Retail non-food; general cargo			1.500	3.000	Uitbesteed	Stadsregionaal City
Pakket	Grote spelers		1.000	2.000	Eigen	Stadsregionaal City
	Kleine nichespelers		500	1.000	Eigen	
Facilitair			500	1.500	Uitbesteed	City
Retail food			1.000	3.000	Eigen	Stadsregionaal City
Horeca			500	1.500	Uitbesteed	City

* : vanuit het perspectief van de verlader of leverancier

** : inclusief opslagruimte op buitenterrein en kleine loads

Bijlage 2: De rol van de overheid uitgediept

- De Gemeente Gouda kan verschillende rollen invullen met betrekking tot stadslogistiek. Deze rollen worden hiernaast weergegeven binnen het bekende schema van de vier vormen van overheidssturing.
- Op de volgende slides zullen we de zes rollen verder uitwerken met betrekking tot stadslogistiek en hub-ontwikkeling.
- Ook zijn drie voorbeelden van best practices in het segment bouw beschreven



Uitwerking rollen (1/2)

- **Wet- en regelgever:** Door middel van beleid kan het gebruik van een hub aangemoedigd worden
 - Beperking van zware voertuigen in de binnenstad (Gewicht- of lengtebeperkingen)
 - Beperking van vervuilende voertuigen in de binnenstad (Milieu- of ZE zone)
 - Beperking van het aantal ontheffingen voor voertuigen in de binnenstad
 - Instellen van venstertijden in de binnenstad

- **Launching customer:** Door als gemeente in het inkoopbeleid in te zetten op duurzame stadslogistiek en cityhub wordt bijgedragen aan het creëren van nieuwe markten.
 - Logistieke stromen (bijvoorbeeld facilitaire of afvalstromen) van de gemeente zelf kunnen worden ingebracht als basis/startvolume

- **Subsidiegever:** Subsidies verstrekken kan bijdragen aan het beschikbaar maken van voldoende financiële middelen.
 - Subsidies beschikbaar stellen voor de aanschaf van ZE voertuigen of loonsubsidie bij 'sociale onderneming'.

Uitwerking rollen (2/2)

- **Innovatief aanbesteder:** Door in aanbestedingen (bouw en infra) strengere eisen te stellen aan logistiek wordt richting gegeven en de markt gestimuleerd.
 - In aanbestedingen voor bouwprojecten (B&U en GWW) kunnen strengere eisen opgenomen worden over het beperken van het aantal stedelijke bouwritten en/of de inzet van een bouwhub.
 - Ook kunnen er eisen of wensen worden neergelegd m.b.t. inzet van schonere/ZE voertuigen en materieel.
- **Regisseur:** Door partijen bij elkaar te brengen en kennisverspreiding wordt richting gegeven aan het innovatie/ontwikkelp proces
 - Overheid kan als neutrale partij marktpartijen (vastgoed, logistiek, verladers, retail) bij elkaar brengen en bijdragen aan het creëren van gezamenlijke uitgangspunten voor hubontwikkeling in Gouda.
- **PP-Partner:** Experimenten ondernemers stimuleren door publieke investeringen
 - Beschikbaar stellen, al dan niet tegen gunstiger voorwaarden, van een locatie voor hubontwikkeling

Best Practices in de bouw

Marktgedreven én met facilitering van overheden

Inzet BouwHub in Utrecht

Bij de bouw van het appartementencomplex De Trip in Utrecht is door VolkerWessels Bouwmaterieel voor het eerst gebruik gemaakt van een bouwhub. Uit metingen die het bouwbedrijf samen met TNO uitvoerde tussen 2014 en 2016, blijkt dat dankzij deze hub 68 procent minder transportkilometers werden gereden ten opzichte van een traditionele bevoorrading van bouwplaatsen in de binnenstad. De gemiddelde beladingsgraad ging van 40 naar 90 procent en de CO2-reductie bedroeg 70 procent. Voor De Trip betekende dat 200.000 kilometer minder verreden transportkilometers en tijdsbesparing van voor leveranciers.

De totstandkoming van deze hub was een eigen initiatief van VolkerWessels. Voor de bouw van De Trip lag er geen concrete verplichting vanuit overheid of opdrachtgever om een hub in te zetten. Wel was de komst de hub mede een resultaat van een nauwe samenwerking tussen o.a. de Gemeente Utrecht, de bouwsector en kennisinstellingen om duurzame bouwlogistiek te stimuleren. Vanuit deze samenwerking lag er de wens om de inzet van bouw hubs middels pilots te onderzoeken, De Trip was uiteindelijk een van die pilotprojecten





Marktgedreven én innovatief aanbesteder

Aanleg fietsenstalling Beursplein Amsterdam

Op het Beursplein in Amsterdam is in 2018 een ondergrondse fietsenstalling geopend. De gemeente Amsterdam heeft bij de aanbesteding hiervan bewust aandacht geschonken aan bouwlogistiek, met als doel de (verkeers-)overlast voor de openbare ruimte te beperken.

In de aanbesteding was het een eis dat er gebruik gemaakt zou worden van een bouwhub. In de aanbesteding (BPKV) zijn aannemers uitgedaagd middels een kwantitatief gunningcriterium voor het minimaliseren van het aantal vervoersbewegingen en het maximaliseren van de beschikbaarheid van de openbare ruimte gedurende de uitvoering. Door deze vorm van aanbesteden is het aantal vervoersbewegingen aanzienlijk verminderd door onder andere het gebruik van OV voor personeel en het bundelen van materiaal en materieel via de bouwlogistieke hub.

Project Heer Oudelands Ambacht fase 1 Zwijndrecht

In een woonwijk in Zwijndrecht met een revitaliseringsproject is in de voorbereiding bekeken welke materiaalstromen er zijn. Tevens is in verband met de bereikbaarheid van de wijk aangegeven welke bouwfaseringsgewenst is. In de uitvraag is verzocht om zo min mogelijk hinder te veroorzaken, zoveel mogelijk grond opnieuw te gebruiken, overige bewegingen met retourvrachten en de logistieke bewegingen te minimaliseren. Dit heeft geleid in het gebruik van een tijdelijk depot net buiten het werkgebied (last mile efficiency), de inzet van kleinschaliger transportmaterieel in de wijk zelf en retourvrachten. Het transport van en naar de bouwplaats is hierdoor met 50% verminderd. Bron: CT (2018)