



ZERO EMISSIE  
STADSLOGISTIEK

# Stadshubs en LEVVs

**SPES Webinar**

Start om 13.00 uur

29 juni 2023



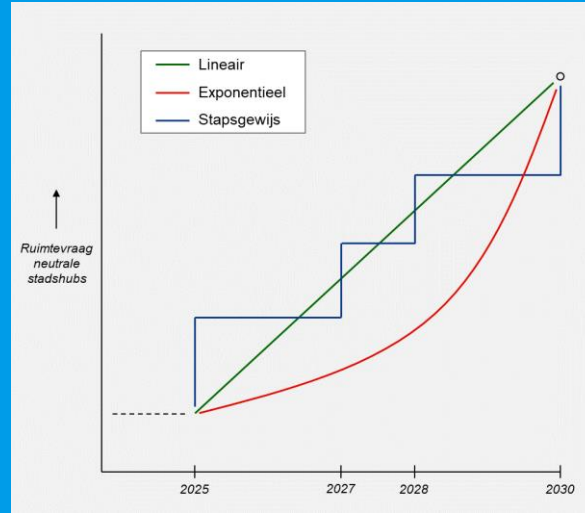
# Programma

- Aftrap door Erik Regterschot
- Presentatie Neutrale Stadshubs door Erik Lubberding
- Presentatie Beleidsadvies LEVV's in stadslogistiek en veiligheidskader door Jari van Werkhoven
- Samenvatting, afsluiting

# Inleiding

Net als bij vorige SPES-webinars:

- Vragen graag in eerste instantie via de chat
- Erik Regterschot houdt vragen bij en stelt ze aan sprekers
- Geeft mogelijk vragenstellers het woord
- Vragen worden gebruikt als input voor SPES-producten
- Presentatie en opname worden gedeeld naderhand



## Fietsende monteurs en 'logistieke makelaars' zijn voorlopers in de nieuwe stadslogistiek

 Pieter Lalkens

Klimaat- en milieumaatregelen dwingen tot een schonere stadsdistributie. Ieder voor zich kan niet meer. Bedrijven zullen goederenstromen moeten gaan bundelen. Maar dat vergt afwijken van ingesleten patronen. Koplopers laten zien dat het kan.

# Presentatie neutrale stadshubs

Erik Lubberding

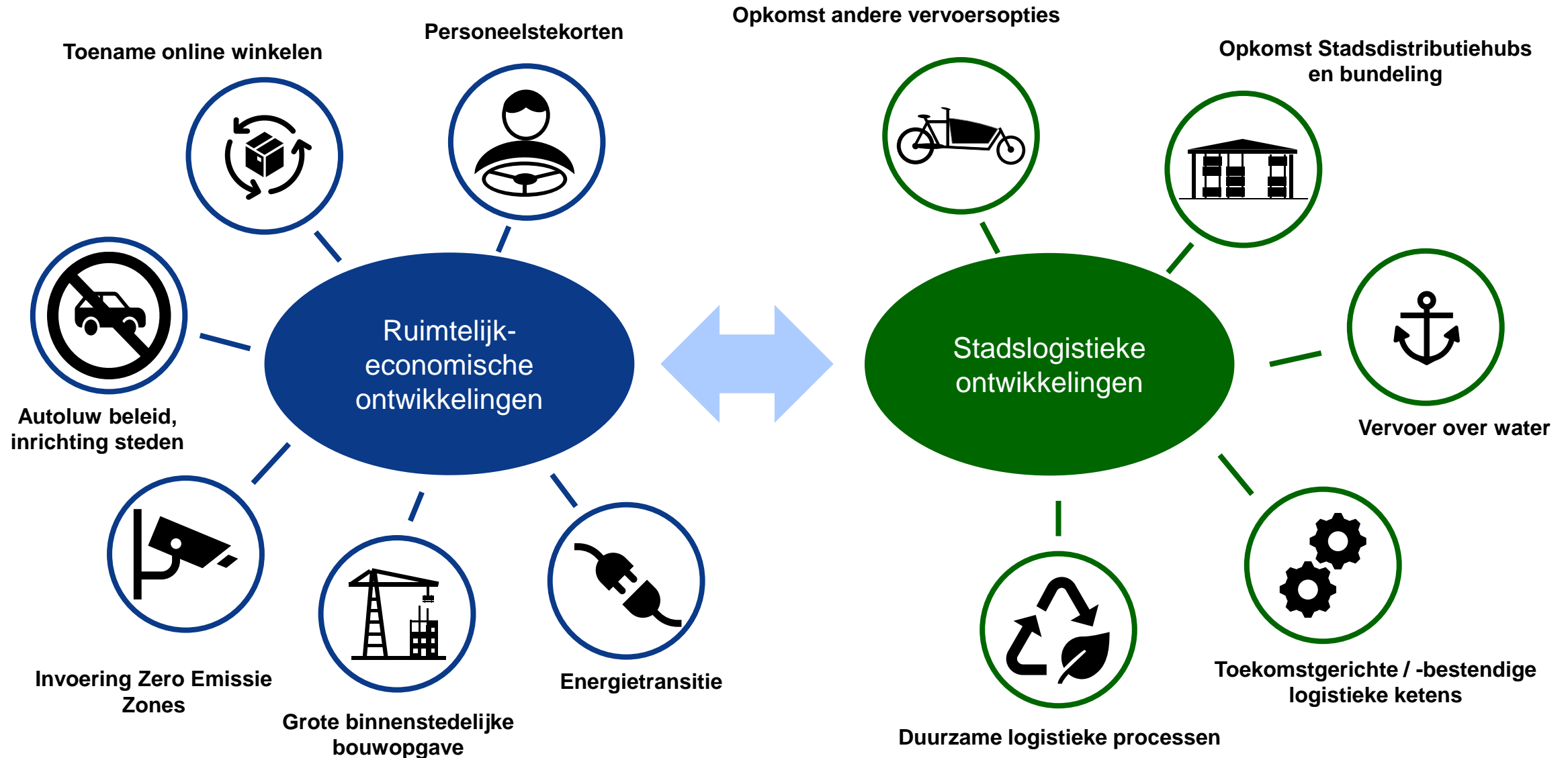


## We behandelen:

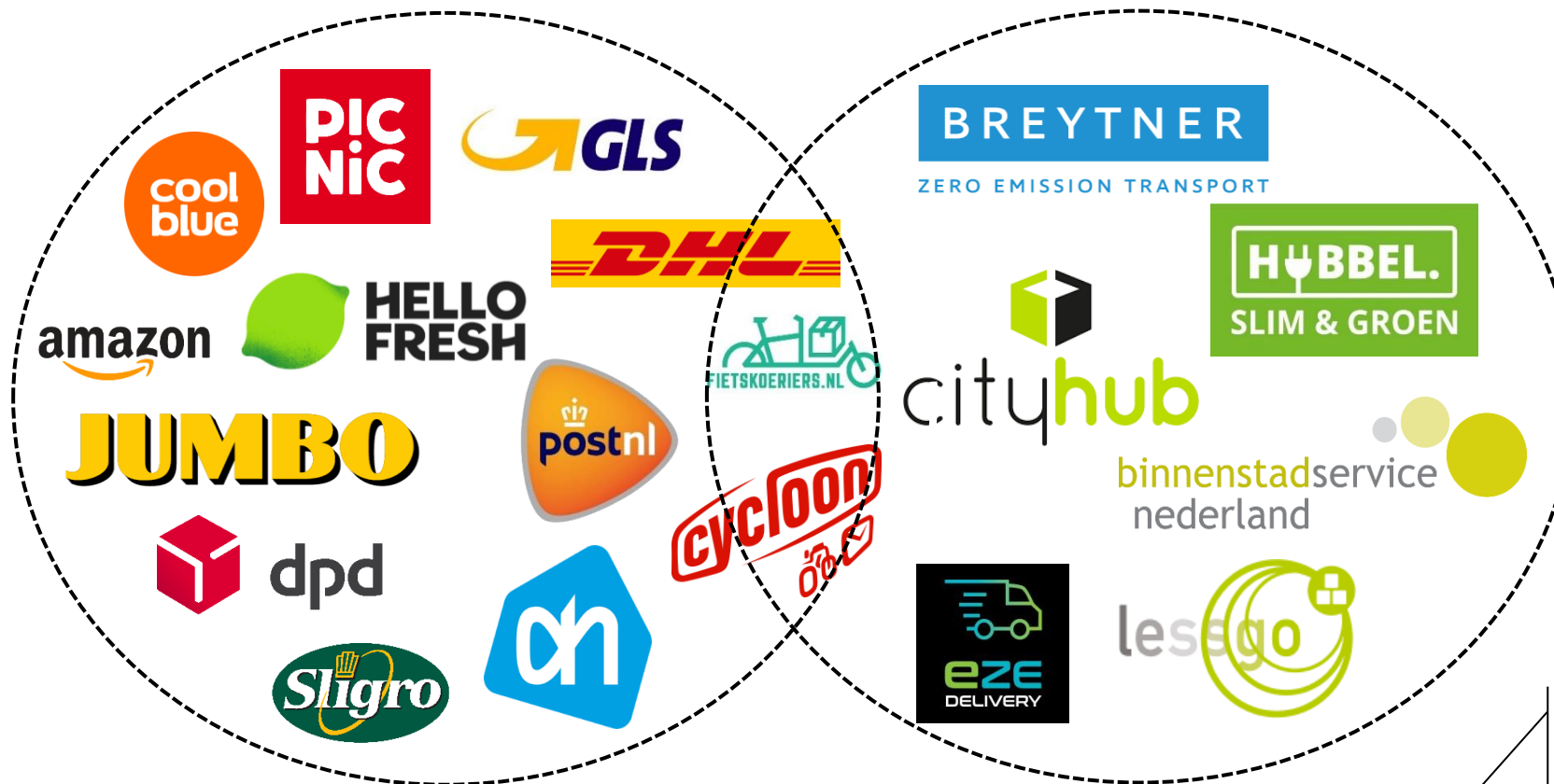
1. Wat zijn neutrale stadshubs en waar werkt SPES aan?
2. Welke (en hoeveel) ruimte is nodig voor stadshubs en hoe borg ik die ruimtelijk-planologisch in mijn gemeente?
3. Met die wetenschap: hoe weeg ik hub-initiatieven af die ruimte vragen?
4. Oproep deelname project Blauwdruk



# Opkomst stadshubs één van de trends & ontwikkelingen



## Wat zijn stadshubs: voorbeelden



### Dedicated hubs:

- Gesloten model
- Eén verlader
- Eigen netwerk

Aantal kenmerken

### Neutrale stadshubs:

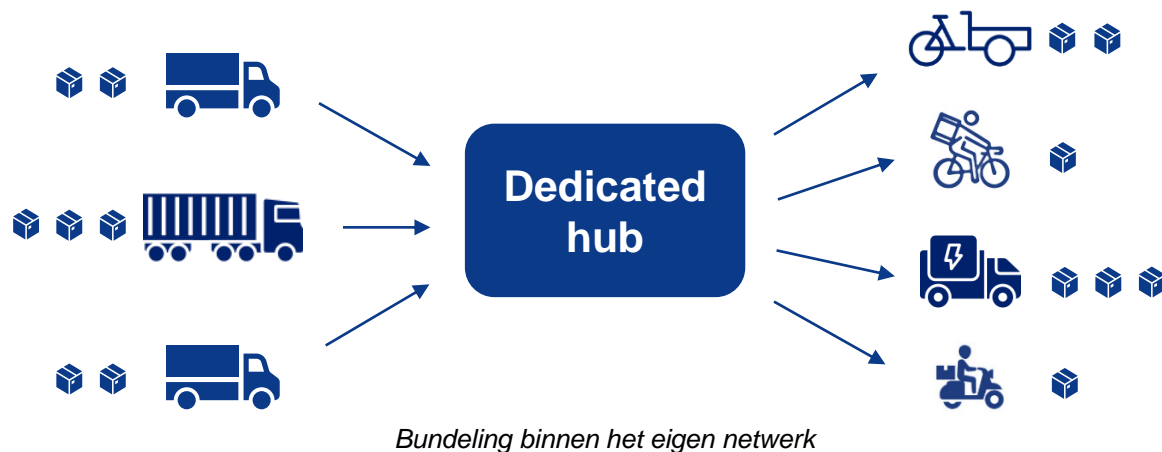
- Neutrale hub met open model
- Meerdere verladers
- Schakel in netwerk van derden

Ook wel multi-client  
genoemd

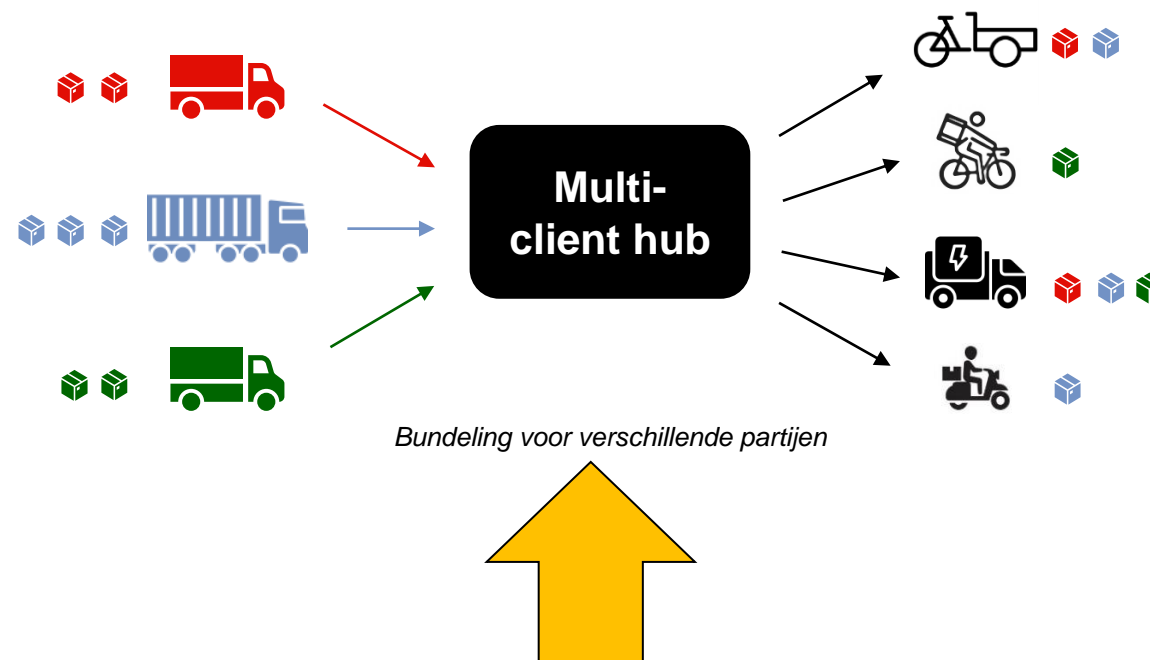
Hoeveel? → 300+, ca 10% daarvan is een neutrale stadshub

## Stadsdistributiehubs: twee soorten stadshubs

- Dedicated hubs** zijn op- en overslaglocaties die fungeren binnen het eigen netwerk van één partij. Deze hubs vormen een schakel tussen de nationale distributiecentra en de eindbestemmingen in de stad. Vanwege efficiëntie en regelgeving in binnensteden worden hier goederen overgeslagen op andere (meestal kleinere) voertuigen, bijvoorbeeld LEVV's (lichte elektrische vrachtoertuigen) of bakfietsen. Hubs van dit type zorgen voornamelijk voor schonere logistiek richting binnensteden.



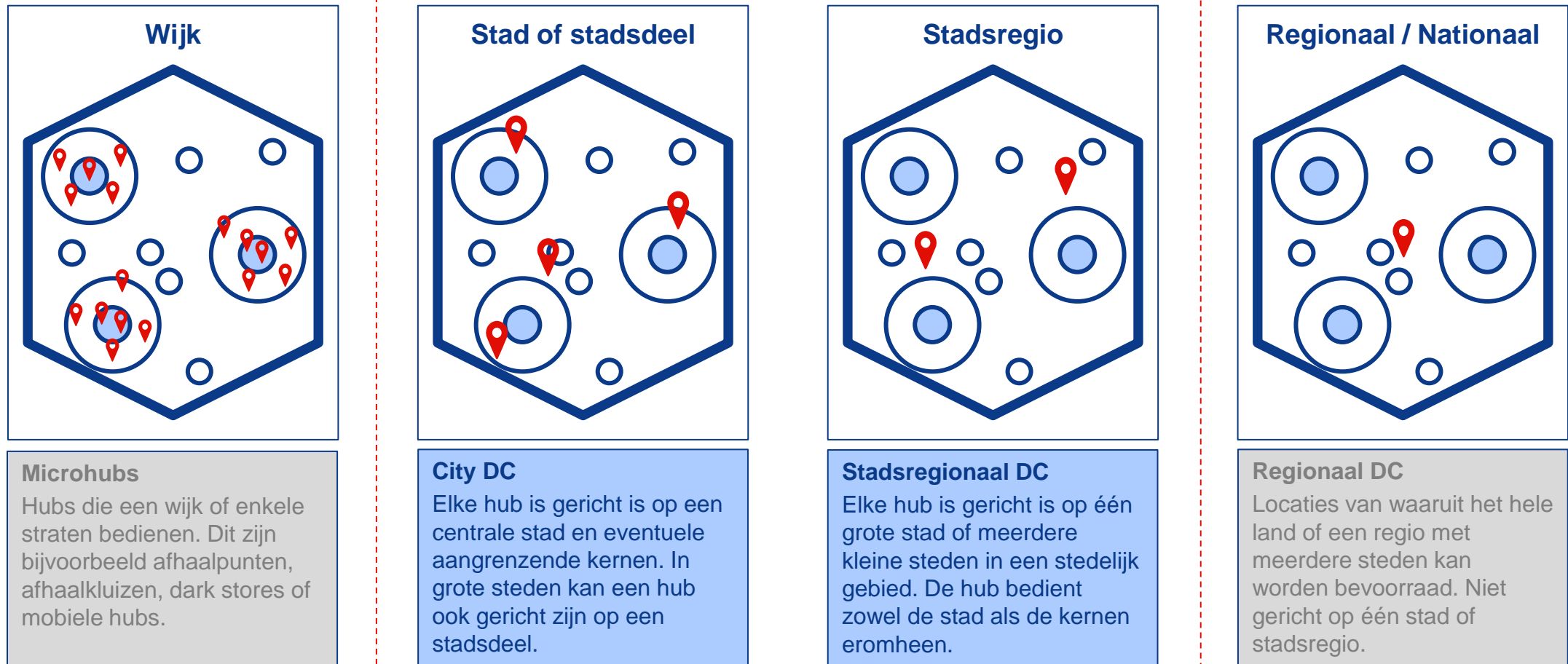
- Multi-client hubs** zijn hubs waar stromen van meerdere partijen samenkomen en gebundeld de stad in worden gebracht. Door de stromen te bundelen kan het aantal ritten in de stad omlaag worden gebracht. Bij deze hubs ligt de nadruk op zowel schone als slimme logistiek. Schone logistiek vanwege de elektrische voertuigen waarmee de (binnen)stad ingereden wordt, slim omdat het aantal ritten richting de binnenstad wordt gereduceerd.



**Onze focus bij ZES vanwege bundelpotentie**



# Groter dan een microhub (bijv. pakketkluis), kleiner dan een regionaal DC



## Scope stadslogistiek

Hubs op wijkniveau

Hubs op regionaal niveau

# Kenmerken van de hub: voorbeeld neutrale stadshub

Type gebruiker		Type activiteit	
Dedicated	Multi-client	Opslag	Overslag

**Segmenten**



**Omschrijving**

Neutrale stadshubs (of: white label hubs) zijn hubs gericht op de stad, waarbij goederen van verschillende partijen gebundeld de (binnen)stad in worden gebracht. Vaak wordt hierbij een combinatie gemaakt van verschillende segmenten, maar er kan ook gefocust worden op één segment. Door goederenstromen slim te combineren (zowel de stad in of uit) kan een reductie van het aantal ritten worden gerealiseerd. In Maastricht zijn City Hub en Goederenhubs actief.

**Business case**

De business case is gericht op **het efficiënt bundelen van stromen van verschillende aanbieders**. Aanbieders met kleine volumes, veel afleveradressen en/of beperkte voertuigbeschikbaarheid (bv. elektrische voertuigen) kunnen van neutrale stadshubs gebruik maken. De last mile delivery en eventueel de opslag worden hierbij uitbesteed aan de hub.

**Ontwikkelingen en groeipotentie**

De potentie van neutrale stadshubs is **groot**, al wordt de grootste groei van deze hubs op **middellange en lange termijn** verwacht (periode 2025-2030). Met de komst van beperkingen voor vrachtverkeer in binnensteden (o.a. ZE zones, lengtebeperkingen) zullen veel logistieke partijen en hun ontvangers hun logistieke structuur moeten gaan aanpassen. Kansen liggen er vooral in de sectoren met meerdere stops op korte afstand, bijvoorbeeld retailers, horecapartijen en kantoren.

**Ligging**

Type afzetgebied	Stedelijk gebied, stadscentra
Afstand tot primaire afzetgebieden	< 5 km
	5-10 min
Afstand tot snelweg	ca. 5 km
	ca. 5 min

**Werklocatie/Kavel**

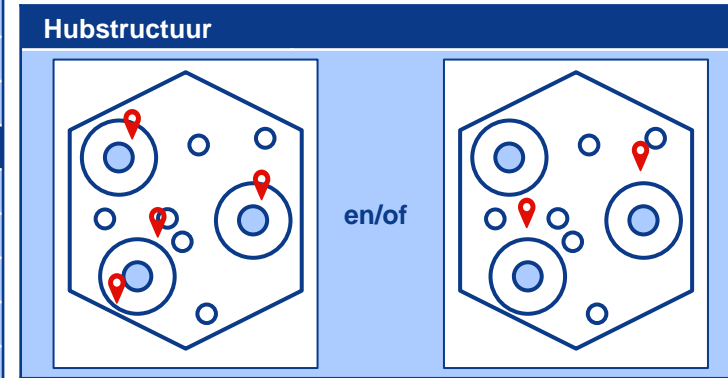
Terreintype	Bedrijventerrein	
Kavelgrootte	Minimaal	2.000 m <sup>2</sup>
	Maximaal	10.000 m <sup>2</sup>
Bebouwingsgraad	50-80	%
Milieuhindercategorie	3.1	
Mengbaar in woon-werkmilieu	Nee, tenzij	

**Gebouw**

BVO	Minimaal	1.000	m <sup>2</sup>
	Maximaal	6.000	m <sup>2</sup>
Bouwlagen	1		#
Bouwhoogte (minimaal nodig)	8-12		m
Laadperrons	In: Vracht	2-4	#
	Uit: Bestel/LEVV	2-4	#

**Vervoersbewegingen**







Inkomend	Vrachtauto's	5-10	#/dag
	Bestelauto's	0-10	#/dag
Uitgaand	Vrachtauto's	0-5	#/dag
	Bestelauto's/LEVV	5-15	#/dag
	Klein materieel	-	#/dag



**Materieel**

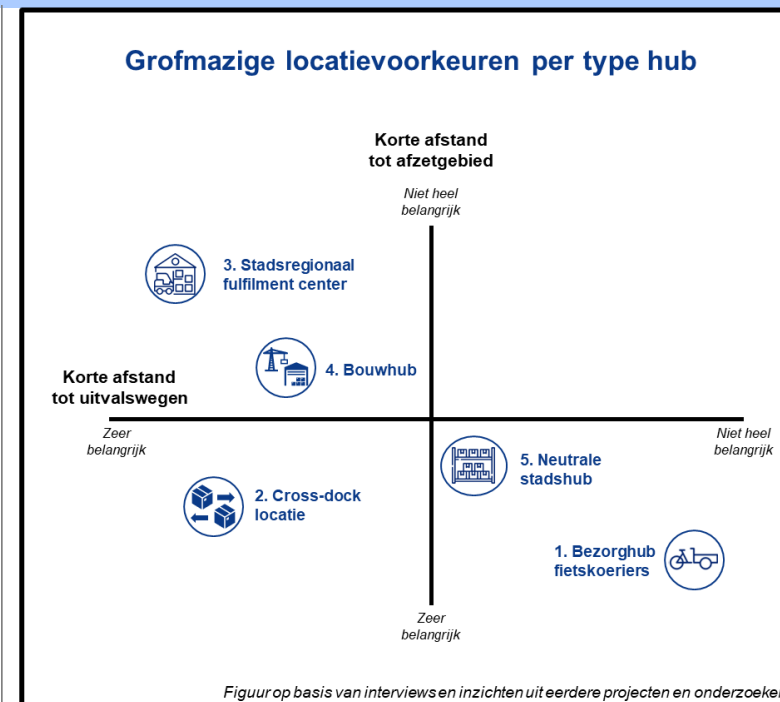
Eigen wagenpark (last-mile)	Vrachtauto's	0-2	#
	Bestelauto's	2-6	#
	Klein materieel	0	#
Laadinfrastructuur	AC-laadpunten	2-6	#
	DC-laadpunten	0-1	#
	Logistieke laadvraag	300	kWh/d

# Ontwikkelingen per segment: ontwikkelpotentie voor stadshubs

Segment	Ontwikkelingen en groeipotentie
 <b>Vers</b>	<p>De groei in dit segment zit vooral in het boodschappenmarkt. Door sterke groei in volume kan een hub een kleiner afzetgebied bedienen, waardoor het gebruik van kleiner materieel beter in te passen wordt en <b>hubs een kleinschaligere opzet</b> zullen krijgen. De beleving van horecapartijen gebeurt veelal vanuit (stads)regionale locaties (incl. winkelfunctie), al worden ook hier speciale bezorhubs opgezet. Deze hebben een grootschalig karakter en hebben ook een opslagfunctie. Voor vers retail (supermarkt-bevoorrading) wordt weinig groei en verandering in de logistieke structuur verwacht.</p>
 <b>Stukgoederen</b>	<p>De beleving van retailbedrijven (B2B) gebeurt vooral vanuit <b>nationale DC's</b>. De verwachting is dat partijen dit zullen blijven doen, of gebruik gaan maken van <b>multi-client hubs</b>. Partijen met B2C-leveringen zijn recentelijk gestart met het opzetten van <b>kleinschalige hubs</b>, daar zit nog een flinke groeipotentie. Momenteel worden de stromen richting consumenten (online bestellingen) grotendeels uit handen gegeven aan pakketbezorgers en vallen daarmee onder het express-segment.</p>
 <b>Afval</b>	<p>Gemeentelijke afvalbedrijven maken veelal gebruik van bestaande stadsregionale locaties. De opkomst van multi-client hubs zorgt voor een extra optie in dit segment, met name voor <b>bedrijfsafval</b>. Hoewel multi-client hubs zich in eerste instantie niet richten op afvalinzameling, zijn hier wel mogelijkheden.</p>
 <b>Express</b>	<p>Pakketbezorgers zetten steeds fijnmazigere netwerken op. Waar de leveringen eerst vanuit nationale en regionale centra gebeurde, schuift dit steeds vaker op naar hubs gericht op één stad of stadsdeel. De groei zit – naast de komst van microhubs – dan ook met name in de <b>fietskoerier- en cross-docklocaties</b>.</p>
 <b>Facilitair / Service</b>	<p>Facilitaire goederen worden vanuit <b>regionale en nationale DC's</b> geleverd. Aangezien het volume per stad per partij relatief laag is, is het gebruik van een dedicated hub meestal niet rendabel. Wel kunnen partijen gebruik maken van <b>multi-client hubs</b>. In het subsegment onderhoud en service wordt naast goederen meestal ook een dienst geleverd, wat bundeling moeilijker maakt. Hier kan hoogstens gebruik worden gemaakt van een P+R-locatie voor het personeel.</p>
 <b>Bouw</b>	<p>In de bouwsector wordt langzaam maar zeker overgeschakeld op <b>bouwhubs, zowel dedicated als multi-client</b>. Deze ontwikkeling is met name gedreven vanuit verplichtingen (regelgeving), waardoor de invoering van de ZE zone gaat zorgen voor een flinke toename van het gebruik hiervan. Voor personeel is de inzet van P+R-locaties een mogelijkheid, al verschillen de meningen over de potentie die bouwhubs op dit vlak hebben.</p>

# Welke (en hoeveel) ruimte is nodig voor stadshubs en hoe borg ik die ruimtelijk-planologisch in mijn gemeente?

- BCI heeft diverse onderzoeken gedaan naar vraag naar en aanbod van stadsdistributiehubs
- Bottom line: in de steden/regio's is additionele ruimtevrage voor stadshubs.
- De opgave is zowel **kwantitatief** (zie tabel) als **kwalitatief** van aard (is de juiste locatie beschikbaar voor de juiste functie; zie figuur locatievoorkeuren).



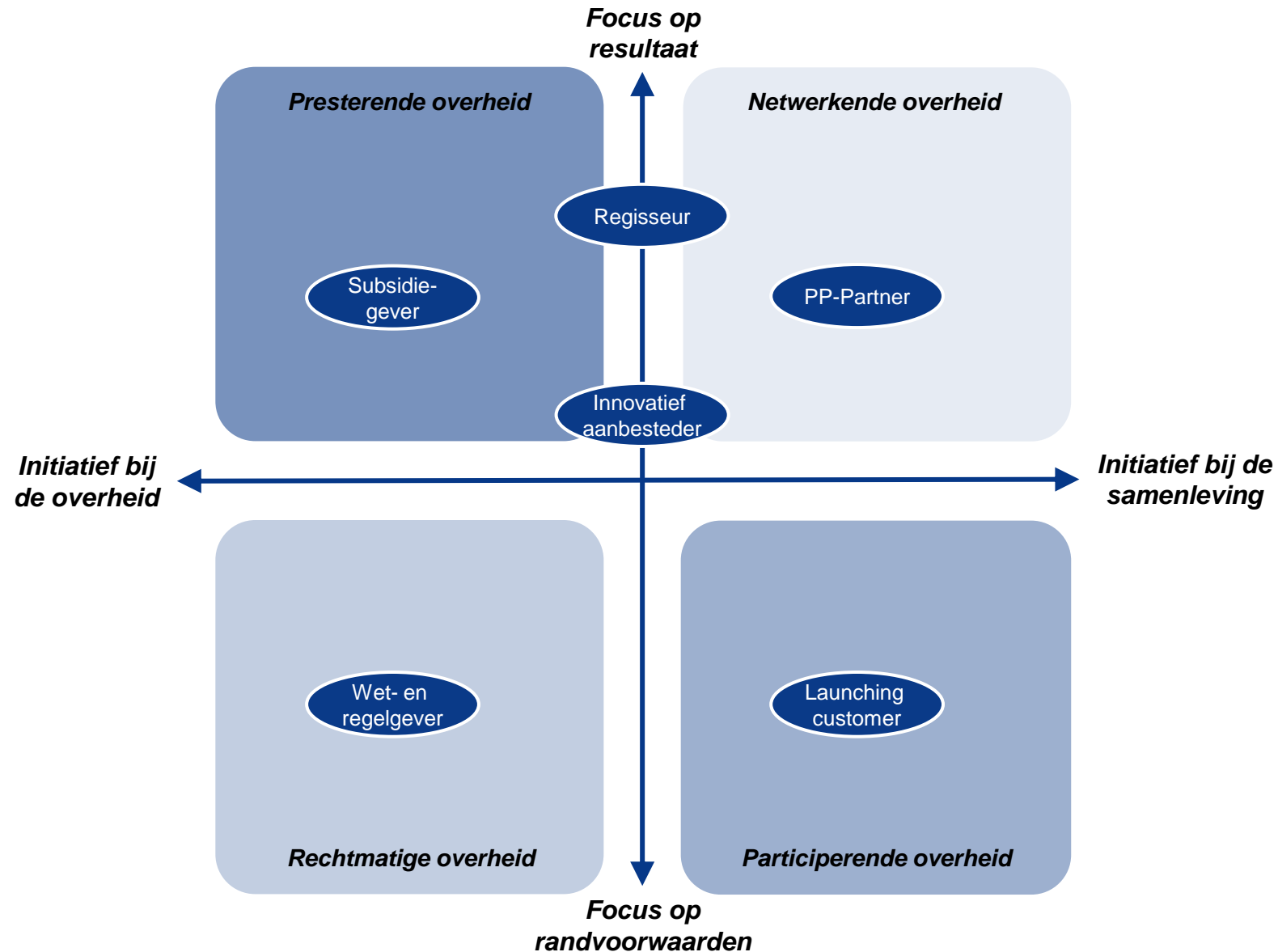
Studie (jaar)	Stad	Huidig* aanbod hubs	Geraamde behoefte in 2030	Additionele vraag richting 2030
Rotterdam (2021)	Rotterdam	2,6 ha	16,0 ha	13,4 ha
Groene Metropool Regio (GMR, 2022)	Arnhem	0,4 ha	3,5 ha	3,1 ha
	Nijmegen	0,4 ha	3,7 ha	3,3 ha
Maastricht (2023)	Maastricht	0,4 ha	3,9 ha	3,5 ha

# Handelingsperspectieven voor gemeenten voor beleid t.a.v. stadshubs

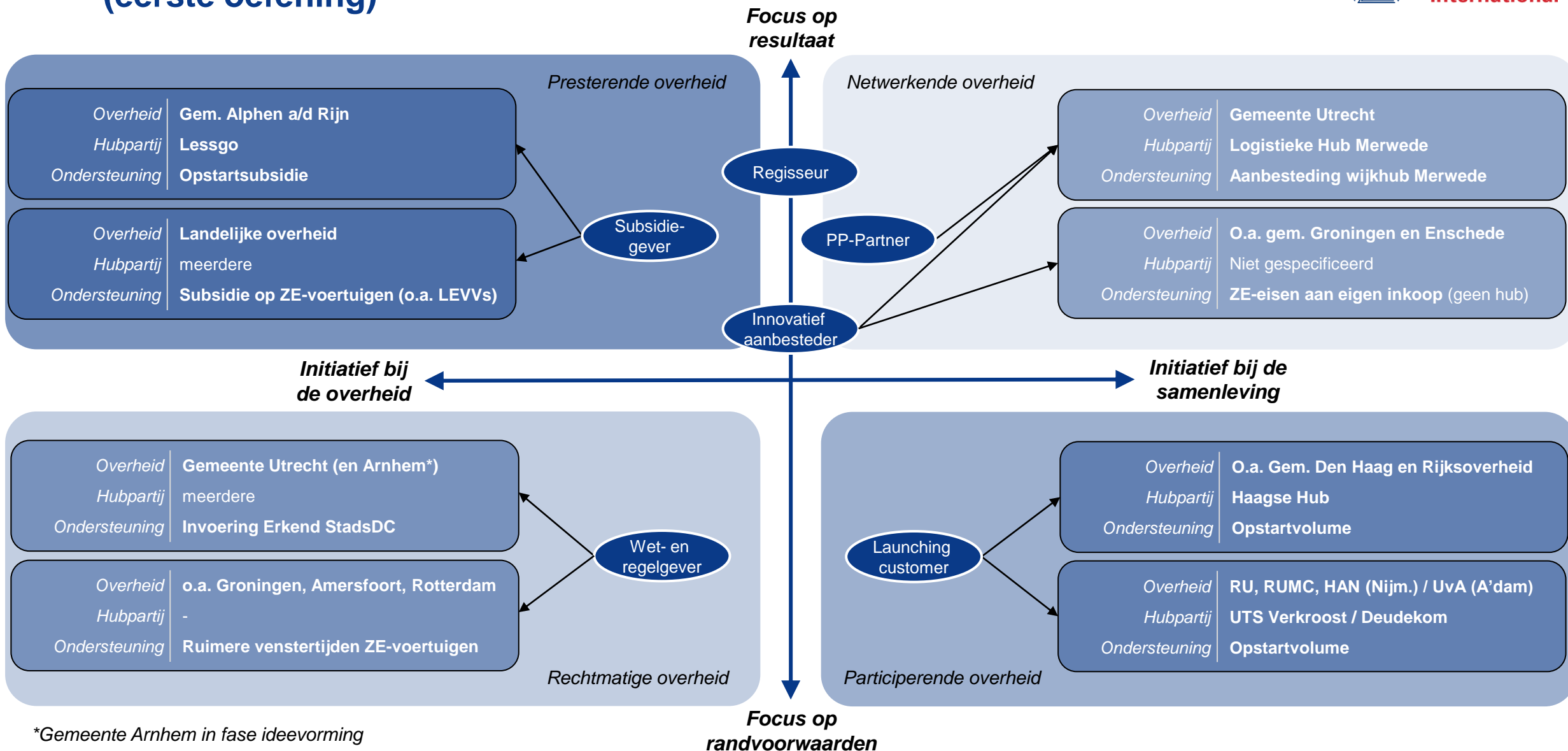
Vragen die daarbij spelen:

- Welke rol(len) heb ik als gemeente?
- Hoe borg ik het level playing field?
- Wat zijn do's en don'ts?
- Hoe voorkom ik dat de hub na ondersteuning ter ziele gaat?
- Welke stappen moet ik zetten, wat is no regret?
- Hoe weeg ik hub-initiatieven af die ruimte vragen?

# Rolinvulling: voorbeelden van ondersteuning door publieke partijen



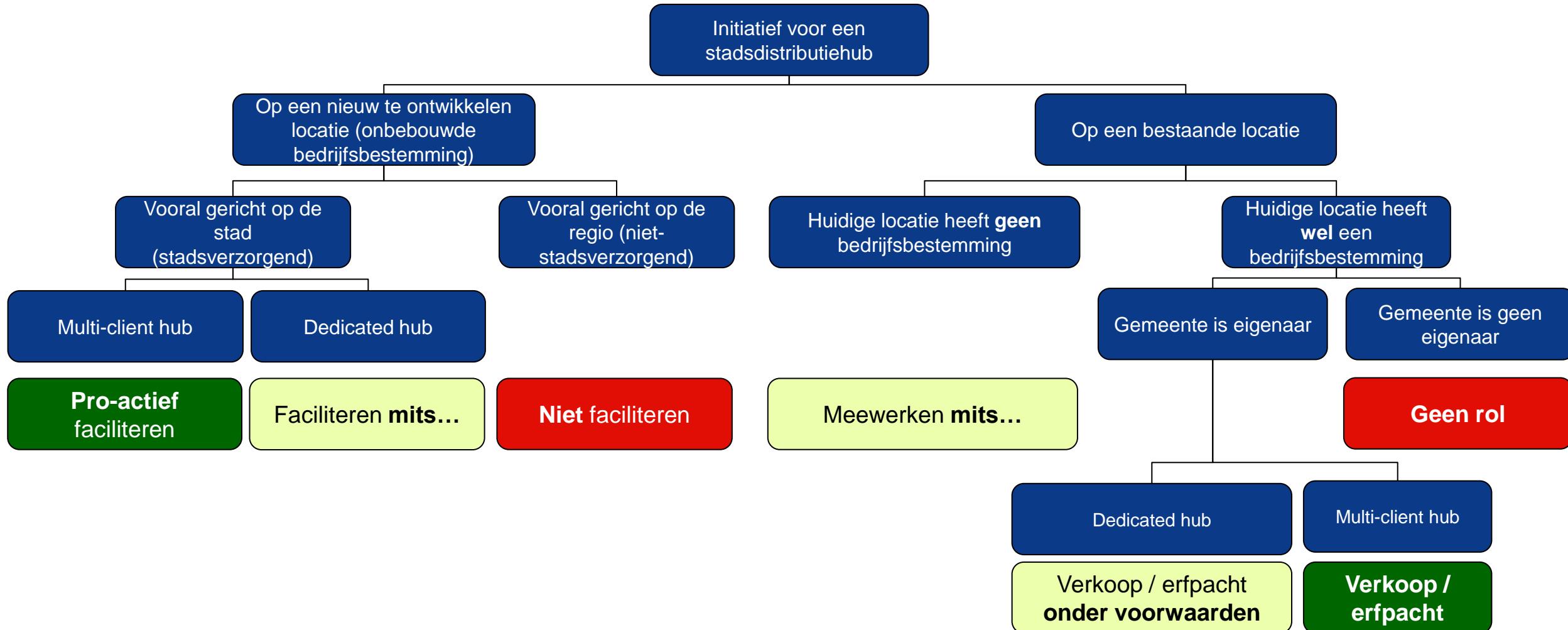
# Rolinvulling: voorbeelden van ondersteuning door publieke partijen (eerste oefening)



\*Gemeente Arnhem in fase ideevorming

# Maar hoe dan?

Voor gemeenten is van belang om goed te weten wat je wel/niet faciliteert





## En mag dat?



- Juridisch handboek en juridische notitie opgesteld door BCI en SIX advocaten.
- Kansen toegelicht op verschillende vlakken:

**Beleidsvorming**

**Definiëring activiteiten/voorwaarden**

**Opstellen (ontwerp-) bestemmingsplan**

**Zoeken van ruimte / tijdelijk ruimtegebruik**

**Gronduitgifte**

**JA: KADERSTELLEND LOKAAL BELEID VOOR STADSHUBS IS MOGELIJK**

## Uitsnede uit handboek

### Vraag

Is het mogelijk om onderscheid te maken tussen ‘dedicated’ stadsdistributiehubs en neutrale of ‘white label’ stadsdistributiehubs?

### Praktijkvoorbeeld

De gemeente wil graag ruimte maken voor stadsdistributiehubs en beseft dat er meerdere soorten hubs zijn. Zij vraagt zich af of zij onderscheid kan maken tussen de verschillende soorten hubs en dit nader kan bestemmen binnen de functie logistiek.

De gemeente heeft namelijk een beleidsmatige voorkeur voor een ‘white label’ stadsdistributiehub om goederen van verschillende leveranciers te kunnen verzamelen en gebundeld en met zero-emissie voertuigen te leveren naar de stad.



### Beantwoording

- Dit is mogelijk, waarbij dezelfde voorwaarden gelden als bij het bestemmen van stadsdistributie
- Bij het maken van het onderscheid tussen gesloten netwerken (dedicated hubs) en open netwerken (white label hubs) moet goed worden gemotiveerd waarom het maken van dit onderscheid *noodzakelijk* en *evenredig* is vanuit een oogpunt van milieu, gelet op de Dienstenrichtlijn.
- Met dit onderscheid wordt namelijk nog een verdere beperking in aanbieders aangebracht. Er moet dus onder meer worden aangetoond dat hier een positief milieueffect mee gemoeid is dat niet kan worden bereikt met minder vergaande maatregelen.

De conclusie is dat het mogelijk is om onderscheid te maken in het bestemmingsplan tussen dedicated en neutrale stadsdistributiehubs. Omdat het om een beperking van activiteiten/aanbieders gaat moeten hiervoor wel goede ruimtelijke argumenten zijn.

# Wat gaan we vanuit SPES nog meer doen?

Opstellen Blauwdruk Stadshubs met daarin Handelingsperspectieven voor gemeenten & Rijksoverheid

- A. Uitwerken typologieën van hubs (blauwdruk)
- B. Uitvoeren vraaganalyse naar ruimte voor stadsdistributiehubs (obv 4 archetypische steden)
- C. In beeld brengen aanbod van stadsdistributiehubs (landelijk beeld, 'verdieping' per COROP-regio en methodiek voor locatietanalyse)
- D. Uitwerken handelingsperspectief (tienpuntenplan)

# Vragen over presentatie?

- Wat zijn jullie ervaringen met beleidsvorming over stadshubs?
- Waar loop je tegen aan? Wat zijn knelpunten?
- Hoe komen we tot een opschaling van bestaande neutrale stadshubs?  
Is een stevige 'regierol' (presterende overheid, zoals subsidie) nodig? Zeker als 'kleinere' G40 stad?
- Hebben hub-ondernemer en gemeente 'prestatieafspraken' gemaakt voor een subsidie of ondersteuning aan een hub?
- Is er behoefte aan een klankbordgroep bij opstellen blauwdruk?

# Beleidsadvies Lichte Elektrische Vrachtoertuigen en veiligheidskader

Jari van Werkhoven (IenW)



## LEVV's en de doelstellingen van lenW

- KiM-onderzoeksrapport: Rol LEVV's in ZE-stadslogistiek
  - Bereikbaarheid: Effect nog onduidelijk
  - Veiligheid: Effect nog onduidelijk en LEV-kader in ontwikkeling
  - Duurzaamheid: Zeer positief effect zeker bij 1 op 1 vervanging
  - Kosten: Bij 1 op 1 vervanging positief



a Snorfiets, max. snelheid 25 km/u of minder



b Bromfiets, max. snelheid 45 km/u



a Voertuig met een max. snelheid van 25 of 45 km/u



# Veiligheid: LEV-kader (wetgeving in ontwikkeling)

**Doel:** sturen op verkeersveiligheid (techniek, gebruikerseisen en inpassing in huidig verkeer)

**Planning:** Grove inschatting is implementatie in 2025

## Categorie 2a

goederenvervoer



- Vanaf 75 kg rijklaar, max. rijklaar gewicht 270 kg is of 425 kg bij 4 of meer wielen
- Rijbewijs AM verplicht, minimaal 18 jaar oud
- 3m lang x 2m hoog x 1m breed
- Plaats op de weg: in beginsel fietspad, maar ministerie is in overleg om met gemeenten over mogelijk lokaal maatwerk
- Kentekenplichtig, verzekeringsplichtig en goedkeuring via keuringsinstantie

## Categorie 1a

e-(bak)fiets volledige trapondersteuning <75 kg



- Fietskoeriers en kleine e-bakfietsen
- Maximaal 75 kg rijklaar
- Geen rijbewijs AM nodig
- 3m lang x 2m hoog x 1m breed

# Afwegingen ondernemer om wel of niet over te stappen

Redenen om over te stappen	Redenen om niet over te stappen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Duurzaam</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Te beperkt in volume of massa</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Imago</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beperkte actieradius</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snel, makkelijk en efficiënt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Flexibiliteit is belangrijk</b></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kostenbesparing (bij 1 op 1 vervanging van dieselbus, MIA/VAMIL)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Complexere bedrijfsvoering (relatief hoge onderhoudskosten)</b></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Geen rijbewijs B nodig voor een vrachtfiets</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grote stap voor kleine bedrijven</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemakkelijker parkeren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weersomstandigheden</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• E-bus als beter alternatief</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus als arbeidsvoorwaarde</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niet de financiële middelen voor een nieuw voertuig</li> </ul>



# Behoefte aan verdere gemeentelijke kennisuitwisseling?

Voorstel IenW:

- Verzamelen en communiceren best practices
- Kennismaking MKB'er met vrachtfiets stimuleren
- Visie op plaats vrachtfiets in stadslogistiek ontwikkelen
- Relatie neutrale stadshubs en LEVV's verder onderzoeken
- Eigen Inkoop LEVV's door gemeenten bevorderen

Wie heeft interesse in deelname uitwisselings sessie september/oktober?



# Vragen over presentatie?

M 06 15 58 01 44

[jari.van.werkhoven@minienw.nl](mailto:jari.van.werkhoven@minienw.nl)

## SPES Webinars

28-4-2023	✓	Webinar I	<i>Verkeersbesluit- en zienswijzenprocedure ZE-zone</i>
3-5-2023	✓	Webinar II	<i>Ontheffingenbeleid/Centraal Loket</i>
8-6-2023	✓	Webinar III	<i>Verkeersbesluit: effectstudie en (verplichte) communicatie</i>
29-6-2023	✓	Webinar IV	<i>Stadshubs en LEV's</i>

### ***Volgende week:***

5-7-2023		Webinar V	<i>Voortgang centraal loket ontheffingen (10 – 11.30u)</i>
----------	--	-----------	--



## Vragen?

- Mail: [info@opwegnaarzes.nl](mailto:info@opwegnaarzes.nl)
- Bezoek onze website: [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl)
- Contact stadshubs: [erik.lubberding@bciglobal.com](mailto:erik.lubberding@bciglobal.com)
- Contact LEVV's: [jari.van.werkhoven@minienw.nl](mailto:jari.van.werkhoven@minienw.nl)

