

Logistieke hubs & slimme logistiek

Naam type maatregel		Logistieke hubs en slimme logistiek
Omschrijving van het type maatregel		
Algemene beschrijving en definitie type maatregel		De maatregel logistieke hubs en slimme logistiek richt zich op het bundelen van de logistieke stromen aan de rand van een stad en zo de stadsdistributie efficiënt in te richten, met een hogere beladingsgraad. Afhankelijk van de logistieke segmenten, zou ZE last mile delivery aantrekkelijker gemaakt kunnen worden.
Maatregelen die hieronder vallen		Logistieke hubs, bundelen logistiek
Indicatie invoeringstermijn		Het bewerkstelligen van centrale hubs en het stimuleren van commerciële partijen daarvan gebruik te maken kan aanzienlijk tijd kosten. De bereikbaarheid van een stadskern zou een negatief effect kunnen hebben op de noodzaak voor een leverancier om te bundelen. Strengere eisen aan stadsdistributie zouden hier op in kunnen spelen (Connekt, 2017).
Indicatie zichtbaarheid effecten		Betere leefomgeving door lagere milieuvervuilende uitstoot, luchtverontreinigende uitstoot en geluid ten behoeve van de bevoorrading van stadskernen, door het gebruik van zero-emissie voertuigen, een verhoging van de beladingsgraad en daardoor een vermindering van het aantal voertuigkilometers.
Categorie		
Thema		3. Verduurzaming logistiek
Type		Logistieke hubs en slimme logistiek
Trias Mobilica		Veranderen, Verschonen en Verminderen
Gebiedstypologie		
Randvoorwaarden voor slagen		Centrale voorziening (hub) ten behoeve van bundelen. Noodzaak voor commerciële partijen hier gebruik van te maken, dan wel door efficiëntere logistiek en/of wet- en regelgeving.
Metropolitaan	++++	De bereikbaarheid en mate van bevoorrading van stedelijke en metropolitane gebiedstypologieën maken het interessanter om logistiek te bundelen en slimmer in te richten dan in landelijke gebieden.
Stedelijk	+++	
	0	
Emissiereductie		
Effect op CO ₂		113 ± 45 kton CO ₂ Voor de effectberekening is afzonderlijk naar de sub-segmenten van de logistieke bewegingen gekeken, hier is vervolgens een inschatting gemaakt betreffende de mogelijkheden tot bundelen en de daar bijbehorende reductiepotentieel. Het reductiepotentieel wordt, afhankelijk van voertuigtype en logistiek sub-segment, geschat tussen de 0-40% (Connekt, 2017; TNO, 2018).

Overige effecten		
Effect op de vraag naar duurzame energie (i.r.t. RES)	0	De inzet van ZE last mile delivery zou de vraag naar duurzame energie vergroten. Bundelen van logistiek in zichzelf heeft geen directe invloed op de energie vraag.
Leefomgeving	++	Vermindering van uitstoot en het aantal vervoersbewegingen t.b.v. logistiek verhogen de leefomgeving.
Bereikbaarheid	++	Het bundelen van goederen leidt tot efficiëntere bevoorrading, daarnaast vermindert het aantal voertuigkilometers wat de bereikbaarheid voor overig wegverkeer bevordert.
Verkeersveiligheid	0	Geen.
Geluid	+	Een vermindering in het aantal voertuigkilometers heeft een positief effect op geluidsoverlast. Indien stadslogistiek via ZE-voertuigen wordt verzorgd, dit zal een positief hebben op de geluidsoverlast in steden.
Verantwoordelijkheid		
Bestuurlijk	Gemeente en provincie	
Verantwoordelijkheden	In de implementatiefase expliciet en passend maken van maatregelen (bv. uitvragen ontwerpen hubs, afspraken maken met bedrijven, bv. prikkel via subsidie/ anders) + juridisch correct formuleren van eisen en toets op uitvoerbaarheid eisen uitvoeren. Tijdens uitvoeringsfase toezicht houden op naleving maatregel (d.m.v. aanspreken, uitdelen boetes).	
Partners/Stakeholders	Bedrijven (supermarkten, post, retail)	
(Implementatie-) kosten (€ / CO2 reductie)		
Overheid (impl.kosten)	€/€€€€	Kosten voor de bouw van logistieke hubs zijn relatief hoog. De bouw van centrale hubs in stedelijke omgevingen zijn kostbaar. Wanneer de overheid ruimte geeft voor private ondernemingen om hubs aan te leggen zijn de kosten voor de overheid lager. Voor het consolideren van ritten door hogere beladingsgraden te hanteren dienen bedrijven hun logistieke operatie te herzien. De kosten voor de overheid zijn hierbij lager dan het aanleggen of faciliteren van logistieke hubs.
Nationale kosten	€€€	
Kosten eindgebruiker	€€€	
Overig		
Mogelijke maatschappelijke baten	Minder overlast van logistieke bewegingen door vermindering voertuigkilometers, minder uitstoot in binnenstedelijke gebieden. Betere bereikbaarheid door minder voertuigkilometers met logistieke bestemmingen in binnenstedelijke gebieden.	
Mogelijke maatschappelijk kosten	Geen. Commerciële partijen en beleidsmakers hebben een belangrijke rol in het inrichten van dergelijke logistieke systemen, regelgeving speelt een belangrijk rol bij het gebruik van hubs. Belangrijk is dat van te voren de juiste onderdelen benaderd zijn, zoals laad/vul infrastructuur en juiste IT aansturing (TNO, 2020).	

Bronnen

(TNO, 2020; TNO, 2018; Connekt, 2017)

0 = geen tot verwaarloosbaar effect; + = positief effect; ++ hoog positief effect; +++ zeer hoog positief effect;

€ = <0 €/ton CO₂ reductie; €€ = 0-10 €/ton CO₂ reductie; €€€ = 10-100 €/ton CO₂ reductie; €€€€ = >100 €/ton CO₂ reductie