

LOGISTIEKE HUBS: ONDERDEEL VAN EEN SYSTEEMVERANDERING

E. Hendriksen, Over Morgen

V. Meines, Connekt

H. Dijk, Connekt

Abstract

Het slagen van de logistieke hubs vraagt om veranderingen binnen de logistieke sector als binnen het publieke domein. Om het systeem te veranderen moeten we toewerken naar een duurzame en eerlijke logistiek in een toekomstbestendige leefomgeving. Dit vraagt om visie op vele onderdelen in het logistieke domein, met een strakke integrale uitvoering op lokaal niveau. En daarnaast antwoord op de vraag: 'Hoe willen we dat logistiek functioneert binnen onze leefomgeving, waarin voldaan wordt aan een duurzaam kader qua zowel klimaat, personeel als winstgevendheid'.

Het welslagen van de logistieke hubs vraagt om zowel een systeemverandering binnen de logistieke sector als binnen het publiek domein

Pré-corona (in 2019) stootte de Nederlandse transportsector 26 miljard kilogram CO₂-equivalenten aan broeikasgassen uit, wat nog steeds bijna net zoveel is als in 2016 (Bron: CBS). Het wegvervoer draagt hier 21 procent aan bij. Het is dan ook goed dat er veel aandacht is voor de verdere verduurzaming van het wagenpark in de transportsector. In 2025 starten de zero emissie zones voor binnenstedelijke stadslogistiek en in 2050 dient de CO₂-uitstoot praktisch nul te zijn. Vanuit deze doelstellingen zijn uitvoeringsagenda's opgesteld en wordt gewerkt aan dashboards om de vorderingen minutieus te volgen. Veel oplossingen worden aangedragen om tot de gewenste reductie te komen. Het bouwen en inrichten van logistieke hubs, per segment (horeca, bouw, retail, enz.) is een veelbesproken voorbeeld. De meningen over de effectiviteit van dit logistieke concept zijn verdeeld: qua businesscase zitten er veel haken, ogen en vooral meerkosten aan dit concept. Qua middel om de uitstoot van CO₂ in de binnensteden te reduceren, scoort de logistieke hub, zeker bij beleidsmakers, beter.

Deze spagaat, enerzijds de logistieke hub beoordelen vanuit de business en anderzijds vanuit beleidsmatige klimaat-eisen, vraagt om een tweeledige aanpak.

- 1) Beleidsmatig: duidelijke kaders voor duurzame gebiedsinrichting
- 2) Bedrijfsmatig: een duurzaam logistiek systeem met voldoende concurrentie, eerlijke beprijzing en betaling chauffeurs

Gedegen, integrale gebiedsinrichting met voldoende lokale capaciteit en kennis

Het inrichten of herstructureren van een gebied in Nederland is een tijdsintensief traject met zeer veel belanghebbenden. Kort samengevat wordt een gebied op basis van verschillende Programma's van Eisen (PvE) vormgegeven. Denk hierbij aan wensen ten aanzien van: woningbouw, winkelvoorzieningen, scholen, openbaar vervoer, bereikbaarheid. Echter, het is tot op heden niet mogelijk om een PvE in te dienen voor de logistiek. Bij het (her) inrichten van een gebied wordt gekeken naar de infrastructuur en bereikbaarheid van personenmobiliteit en OV, maar worden logistieke concepten en aanrijroutes geheel genegeerd. Vragen als: hoe willen we dat transport zijn weg vindt naar binnensteden en dorpen? Wat zijn de meest strategische locaties, zowel financieel, ruimtelijk als technisch voor logistiek snellaadinfrastructuur? Wat zijn de meest aantrekkelijke locaties voor logistieke hubs?

Realiserend dat grond schaars is, de woningbouwopgave groot en dat het verzorgingsniveau veelal afhankelijk is van de logistiek, is een integrale blik nodig die verder kijkt dan de korte ambtstermijnen van wethouders. Alleen dan wordt verdere verdozing van het landschap voorkomen en ontstaat de kans om gronden efficiënt te verdelen onder de verschillende nationale opgaves.

Maar deze integrale blik, vraagt om voldoende kennis van supply chains, logistiek en/of elektrisch vervoer. Kennis die nu bij lokale ambtenaren ontbreekt, sporadisch wordt ingekocht of ingehuurd door tijdelijke opdrachten en projecten. Structurele investeringen in capaciteit op gemeentelijk niveau zijn nodig om hier stappen in te maken.

Daarnaast is het stimuleren van publiek - private samenwerking van groot belang. Op het gebied van logistiek en supply chains zit ontzettend veel expertise bij de markt, terwijl dit aan overheidszijde beperkt is. Het stimuleren van kennisdeling onderling, tussen zowel (lokale) overheden als marktpartijen, helpt de publiek-private samenwerking die nodig is om gezamenlijk stappen te zetten op logistiek vlak.

Een duurzaam logistiek systeem

De maatschappelijke kosten van logistiek zijn veelal niet in beeld, laat staan de onevenwichtigheid die de huidige homogene beprijzing van logistiek met zich meebrengt. Daarnaast is niet duidelijk hoe groot het maatschappelijk rendement is, in brede welvaart, als we logistiek duurzaam en efficiënt bundelen en verduurzamen. Enkel door dit in kaart te brengen, kunnen we toewerken naar een gedragen logistiek beleid waarbij alle stakeholders (ook eindgebruikers) mee zullen doen.

Daarnaast is sturen in regelgeving nodig om logistiek dienstverleners eerlijk te laten concurreren, bijvoorbeeld op het gebied van zero-emissie vervoer, arbeidsvoorwaarden van chauffeurs en het gezamenlijk bundelen van transportstromen richting de binnensteden. Dienstverleners gaan, zolang de business case minder positief is, niet uit zichzelf investeren als de concurrent dit ook niet doet.

Maar ook de logistieke sector zelf moet meer gaan samenwerken om logistiek efficiënter, betaalbaarder en uiteindelijk duurzaam te maken. Investeringen in verdere (internationale) standaardisatie van IT-platforms en TMS-systemen zijn nodig om samenwerking tussen logistiek dienstverleners en assets te bewerkstelligen. Er moeten nog enkele grote slagen gemaakt worden om tot een efficiënter afhandeling tussen partijen te komen, wat nodig is om bijvoorbeeld gedeelde logistieke hubs te laten slagen.

Momentum

Er is nu, met de aanstaande elektrificering van vloten en zero-emissie zones, momentum om te stoppen met het gedecentraliseerd doorrommelen en verdozen. Er zijn inmiddels genoeg ruimte geweest voor pilots op allerlei vlakken. We weten waar de techniek zich naartoe ontwikkeld en wat samenwerking kan brengen. Er is daarnaast op (financiële) samenwerking, governance, techniek en ruimtelijke

ordering voldoende te leren van andere branches die al veel verder zijn, denk aan publiek-private samenwerkingen op het gebied van mobiliteitshubs, planning van laadinfrastructuur voor personenmobiliteit of de verduurzaming van taxivloten met bijbehorende laadinfra.

Als we willen toewerken naar een werkelijk duurzame én eerlijke logistiek in een toekomstbestendige leefomgeving zullen we breder en integraler naar dit vraagstuk moeten gaan kijken. Dit vraagt visie op vele onderdelen in het logistieke domein, met daarnaast een strakke uitvoering op lokaal niveau. Dit vraagt om durf en goede samenwerking, maar vooral om een antwoord op de vraag: 'Hoe willen we dat logistiek functioneert binnen onze leefomgeving, waarin voldaan wordt aan een duurzaam kader qua zowel klimaat, personeel als winstgevendheid'.