



duurzaamplus.nl

zelfstandig, onafhankelijk en ter zake

City Hub maakt logistiek binnen steden groener en voordeliger

Désirée Crommelin, 10/10/2018



CITY HUB MAAKT LOGISTIEK BINNEN STEDEN GROENER EN VOORDELIGER DOOR ZERO EMISSIE DISTRIBUTIE

van goederen van leveranciers naar bedrijven. “Met ons platform *My green connection*, onze slimme magazijnen en schone vervoersmiddelen – schepen, bakfietsen, Goupils en binnenkort de Zolution – gaan we lawaai, uitstoot en dichtslibbing van de stad te lijf “ vertelt Rinse van der Woude City Hub’s *Chief Innovation Officer* enthousiast een dag na de lancering van het zero-emission voertuig, de Zolution.

City Hub

De jonge stadsdistributeur met vestigingen in Roermond, Amsterdam en eind van dit jaar in Utrecht, zoekt samenwerking met partners die bijdragen aan hun missie: vermindering van lawaai, uitstoot en opstoppingen in de stad. Zo fuseerde het bedrijf 2DOK van Rinse van der Woude en zijn partner Frans-Luuk Bouwers begin dit jaar met City Hub. 2DOK bracht daarbij concepten voor duurzame logistiek in de stedelijk

omgeving mee, die het bedrijf de afgelopen jaren ontwikkelde. “Steeds weer liepen we met name tegen de overheersende, vervuilende en inefficiënte distributie in de steden aan zoals bij de plannen voor het verduurzamen van de stadsdistributie in de Haagse binnenstad. Maar sinds ik vader van een zoon en dochter ben, betekent het voor mij als ondernemer veel meer: Wat wil ik achterlaten aan mijn kinderen en welke verplichting rust erop me om daaraan te werken?”

Compacte steden

De komende jaren zullen er steeds meer mensen naar de stad trekken om daar te wonen en te werken. Daarnaast bestellen we vandaag de dag steeds meer online en willen dat we ons pakketje zo snel mogelijk in huis hebben. Dat veroorzaakt toenemende verkeersstromen van mensen, goederen en diensten en vergt dus veel van de stad, haar bewoners, infrastructuur en logistiek. “We vergeten te vaak dat de binnensteden met kades en smalle stegen en straten, gebouwd zijn voor transport per paard en wagen of handkar. Dus lijkt het dichtslibben van de binnenstad door vrachtverkeer, personenauto’s en andere vervoersmiddelen een gegeven waar we mee moeten leven. Maar moeten we dat willen?” vraagt Van der Woude zich af. “Uit eigen ervaring weten we dat alleen al busjes van pakketdiensten en bezorgservices als Post NL, UPS, Hello Fresh, en AH.nl meerdere keren per dag in de straat staan. Je vraagt je soms af: Kan het niet wat minder, wat efficiënter en milieuvriendelijker? Het dubbele is, dat we enerzijds als de consument of ondernemer een snelle bezorging eisen. Anderzijds kennen we onze eigen irritatie in de auto, op de fiets of als voetganger als de straat weer eens geblokkeerd wordt door laden en lossen of een bestelbus op de stoep geparkeerd staat.” City Hub wil met haar zero-emissie stadsdistributie lawaai, uitstoot en opstoppingen in het verkeer te lijf gaan. “Waarom geen verzamelpunten van inkomende en uitgaande goederen aan de rand van de stad, waar de goederen gebundeld en gericht vervoerd worden naar een bepaalde wijk of stadsdeel door elektrische transportmiddelen?” City Hub-manager rekent het je even snel voor hoe distributie door vele transporteurs duur en inefficiënt is. “Van de leveranciers levert 80 procent hun eigen producten bij hun klanten kriskras door de stad af om vervolgens met een lege bestelwagen de stad uit te rijden. Twintig procent van de goederen wordt door logistieke dienstverleners bij de klanten gebracht. In veel gevallen huren producenten en vervoerders ook nog eens ergens eigen opslag, van waaruit zij hun transporten verzorgen. Dat betekent in de praktijk, dat zij dagelijks die gehuurde opslag minimaal een paar uur gebruiken. Dat is geld- en ruimteverspilling, milieuvervuilend en inefficiënt met het gevolg: een dichtslibbende stad.”

Modulaire stadsdistributie groener en voordeliger



Het moet en kan anders! En wel met het efficiënt organiseren, plannen, besturen en uitvoeren van de goederenstroom door minder en schone transportvoertuigen. In dit zogenaamde ‘transport delen’ wil City Hub en partners het

voortouw nemen. Afgelopen zomer liet City Hub de maatschappelijke besparing doorrekenen op basis van haar innovatieve concept schepen in te zetten voor duurzame logistiek en daarmee als het ware een mobiele hub in de stad te creëren. “De meeste Nederlandse steden zijn aan waterwegen of grachten gebouwd. Die bestaande infrastructuur willen we gebruiken.” Ten opzichte van huidige logistieke modellen kan volgens de doorrekening voor City Hub, met inzet van zero-emissie schepen tot 68 procent van de kilometers in de stedelijk logistieke keten worden bespaard. Hoeveel kostenreductie dit brengt, zal de praktijk uitwijzen. De verwachtingen zijn hoog gespannen. In haar nieuwe vestiging in Utrecht gaat City Hub dit concept toepassen en verder uitrollen naar andere vestigingen. “Wij doen dit door ladingen te bundelen en met een schip tot diep in het centrum te brengen. Vanaf vaste overslagpunten voor het schip brengen kleine schone voertuigen de goederen over de laatste kilometers naar de klant. Dat betekent, dat deze duurzame voertuigen niet voor het opnieuw laden van vrachten helemaal terug moeten naar de Hub aan de rand van de stad. Dat scheelt energie, uitstoot, opstoppingen en irritatie.”

In Utrecht is City Hub met de gemeente in gesprek voor een vergunning. “Daar zijn ze al bekend met hedendaags goederenvervoer over het water, want als overheid exploiteert zichzelf de (elektrische) bierboot, die door haar grachten vaart en horecaondernemers bevoorraadt.”

Zolution: zero-emissie, duurzaam composieten

Op dit moment rijdt City Hub vanuit haar vestigingen met Goupil's, een Frans elektrisch voertuig dat max. 45 km per uur rijdt. Tijdens het gesprek met City Hub op de vestiging Amsterdam Zuid aan de A10, komt net een Goupil binnen die bij diverse hotels in de Amsterdamse binnenstad zo valt te lezen op de etiketten van de rolcontainers, de vuile was heeft opgehaald en de schone was heeft afgeleverd. “Hier zie je dat het werkt: de aflevering in opdracht van verschillende leveranciers is gebundeld om het bij hun klanten, de hotels af te leveren.”

Bij het ontwikkelen van dit innovatieve businessmodel hebben de startup City Hub en haar partners geen subsidie van de *StartupDelta* ontvangen, stelt Van der Woude uitdrukkelijk. Toch wilde Prins Constantijn, *StartupDelta Special Envoy*, vanwege het innovatieve concept voor de verduurzaming van de stedelijke logistiek, het zero-emissie voertuig, de elektrische Zolution van [Urban Mobility Systems \(UMS\)](#) onthullen. Dit gebeurde tijdens Techbeurs CES op het Beursplein in hartje Amsterdam in aanwezigheid van Mona Keijzer (CDA), staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat en Gary Shapiro, CEO van Consumer Technology Association (CTA)TM. De Zolution van UMS uit Oss, partner van City Hub is een in licentie van het Japanse Nissan eNV200 gemodificeerde bestelauto. In haar productiehuis in Oss zet UMS met halffabricaten en onderdelen van composieten van gerecycled fiberglas en biocomposieten het door haar ontworpen laadgedeelte in elkaar. Dit laadgedeelte is 2,8 meter hoog, 2 meter breed, 5 meter lang, heeft een inhoud 16 m³, een laadvermogen van 1000+ kilo en een batterij met een actieradius van 150 km in een stedelijke omgeving. Dit gedeelte van het gelede voertuig, dat via

een fifthwheel-koppeling vastzit aan de Nissan-cabine, heeft een lage vloer – de ruimte weg-voertuig is 21 centimeter – waarmee rekening is gehouden met de veelvuldig voorkomende verkeersdrempels in de stad. De Zolution kan bij het laden en lossen ook nog ‘knielen’, dus verlaagd worden omdat de laadruimte tussen de wielen ligt. Daardoor kan de chauffeur gemakkelijk in- en uitstappen. “Een heel belangrijk ergonomisch punt op de werkplek van een chauffeur. Gangbaar is namelijk, dat we de chauffeur steeds weer hoog zien in- en uitstappen. Dat vraagt lichamenlijk veel van een chauffeur.” Expliciet meldt Van der Woude nog, dat de chauffeur een Zolution kan rijden als hij in het bezit is van een gewoon rijbewijs.

“Efficiëntie en het optimaal gebruik van laadruimte in schone voertuigen zijn terug te zien in een lagere vervoersprijis.”

Nieuwe schakel keten logistiek

“Bij het fundamenteel verduurzamen van de stedelijke logistiek heb je schone voertuigen nodig, slimme magazijnen met flexibeler magazijnverhuur en voorfinanciering voor aangepaste innovatieve logistieke processen, waar ICT een grote rol in speelt”, legt City Hub’s *Chief Innovation Officer* uit . “Met ons nieuwe dataplatform *My green connection* brengen we de vervoerbewegingen naar en van de stad in kaart. Het gaat erom de lokale logistieke keten van het organiseren, plannen, besturen en uitvoeren van de goederenstroom te beheersen en zo groene stadsdistributie voordeliger en populairder te maken.” De vraag dringt zich wel op of je dan niet een nieuwe schakel in de keten krijgt, die juist kostenverhogend is? “Nee” luidt het stellige antwoord. “*My green connection* geeft inzicht waar en wanneer de goederen moeten zijn. We kunnen daarmee actief ervoor zorgen, dat een voertuig van City Hub door bundeling van bestelde goederen volgeladen naar de stad vertrekt. Tegelijkertijd weten we waar en welke reststromen – veelal verpakkingsmaterialen- we terug moeten nemen. Zo besparen we ritten en staat er maar één keer per dag een vervoerder voor de deur van een winkel, café, restaurant of ander mkb-er. In haar nieuwe vestiging biedt City Hub extra diensten aan zoals het uitpakken van grote ladingen die uit de fabriek komen en die winkelklaar te maken voor retailers en middenstanders. “Scheelt ons weer ruimte in vervoer en in het terugnemen van verpakkingsmaterialen van de winkels of horeca. Dit restafval brengen we rechtstreeks naar de afvalverwerkers.”

Pioniers in duurzaamheid kiezen bewust voor duurzame logistiek. Zij zien het halen en brengen van hun artikelen op een duurzame manier als onderdeel van hun merk en imago. Het is volgens City Hub een win-win situatie: efficiëntie en het optimaal gebruik van laadruimte in schone voertuigen zijn terug te zien in een lagere vervoersprijis. En nog belangrijker: het geeft minder lawaai, uitstoot, en opstoppingen in de stad. In de toekomst, zo voorspelt Van der Woude, zal de modulaire vorm van vervoer met verschillende elektrisch voertuigen bij City Hub gewoon zijn.

“Door de snelle opkomst van diverse elektrisch aangedreven voertuigen ontbreekt er voor hun een duidelijke wettelijke status in het verkeer.”

Overheden

Het gaat bij vergroening van stadsdistributie over meer dan efficiëntie van goederenstromen. Het toenemende aantal klachten bij de lokale politiek laat zien dat de irritatie onder mensen groot is. Opstoppingen, op de stoep parkeren, draaiende motors en lawaai veroorzaken overlast en uitstoot. Voetgangers – ouders met kinderwagen, ouderen met rollator en fietsers lopen gevaar, terwijl andere auto's met draaiende motor ongeduldig staan te toeteren. Dit sociale effect moeten gemeenteraad en B&W meer serieus nemen. Daarbij ziet City Hub ook, dat hierbij grote belangen van gevestigde logistieke bedrijven of (gemeentelijke) afvalverwerkers een rol spelen. “Het zal er in de nabije toekomst echt om gaan in hoeverre overheden daadwerkelijk streven naar verduurzaming van het gemeentelijk beleid, inclusief de vervuilende gevolgen van fossiele brandstoffen in het verkeer. Maar ook of transporteurs voor verduurzaming van hun sector kiezen door innovatie, samenwerking, bundeling en elektrificering van hun vloot. Het Klimaatakkoord van Parijs, de Urgenda-uitspraak, het meeste recente IPCC -rapport liegen er niet om. Wij kunnen er niet meer om heen als overheid, consument of bedrijfsleven.”

Trekschuit 2.0

Op de vraag of het ongeluk met de STINT in Oss grote gevolgen zal hebben voor het gebruik van elektrische voertuigen, blijft het even stil. “Verschrikkelijk wat daar is gebruikt. Mijn kinderen werden ook door een STINT van school gehaald door de naschoolse opvang en van en naar de speeltuin of dierentuin vervoerd. Het is zoveel handiger, schoner en goedkoper dan taxibusjes te bestellen en deze te laten rijden.” De City Hub's *Chief Innovation Officer* wijst erop, dat door de snelle opkomst van diverse elektrisch aangedreven voertuigen er voor hun een duidelijke wettelijke status in het verkeer ontbreekt of het nu gaat over grote en kleine, over STINT, Biro, bakfiets of elektrische fiets. “Hier ligt een dringende taak voor de wetgever. Deze vervoersmiddelen zijn moeilijk onder te brengen in de traditionele indeling van snelverkeer: (vracht)auto's, motoren of langzaam rijdend verkeer zoals de fietser. Sommige elektrische voertuigen zijn te smal of rijden te langzaam voor op de rijweg. Anderen rijden te snel en zijn te breed voor op het fietspad.”

Ondernemer Van der Woude ziet de toekomst van City Hub vol vertrouwen tegemoet. “In het bestrijden van verkeersopstoppingen in de stad, de uitstoot van CO2 en fijnstof en lawaai is verduurzaming van de stadsdistributie een gegeven, geen keuze. Het bedrijfsleven en in het bijzonder de logistieke sector draagt hier een verantwoordelijkheid. Elektrificering van de transportmiddelen speelt daarin een grote rol, naast efficiëntie door bundeling van goederen en slimme magazijnen bij overslag-hubs aan de grote toevoerwegen.“ Op de valreep vertelt Van der Woude nog, dat City Hub met de provincie Zuid Holland en enkele gemeenten in gesprek is over ‘Trekschuit 2.0’, elektrisch aangedreven schepen met vaste aanlegplaatsen binnen steden. “Het is alles nog in een pril stadium, maar gezien de klimaatverandering die ons nu allen dagelijks bezighoudt, kan dat heel snel gaan.”



[City Hub](#)

Désirée Crommelin
© duurzaamplus.nl

foto's © City Hub