

Bijlage achtergrondinformatie bij marktconsultatie Logistieke Hub Den Haag

Januari 2018

1. Inleiding

De logistieke hub heeft als doelstelling bij te dragen aan de bereikbaarheid en de leefomgeving in Den Haag. De positieve effecten zijn onderzocht in samenwerking met TNO en te bereiken door een efficiëntere en duurzamere bevoorrading in de stad. Oftewel hogere beladingsgraad, minder ritten en minder contactmomenten bij panden door lading te bundelen en leveringen te combineren.

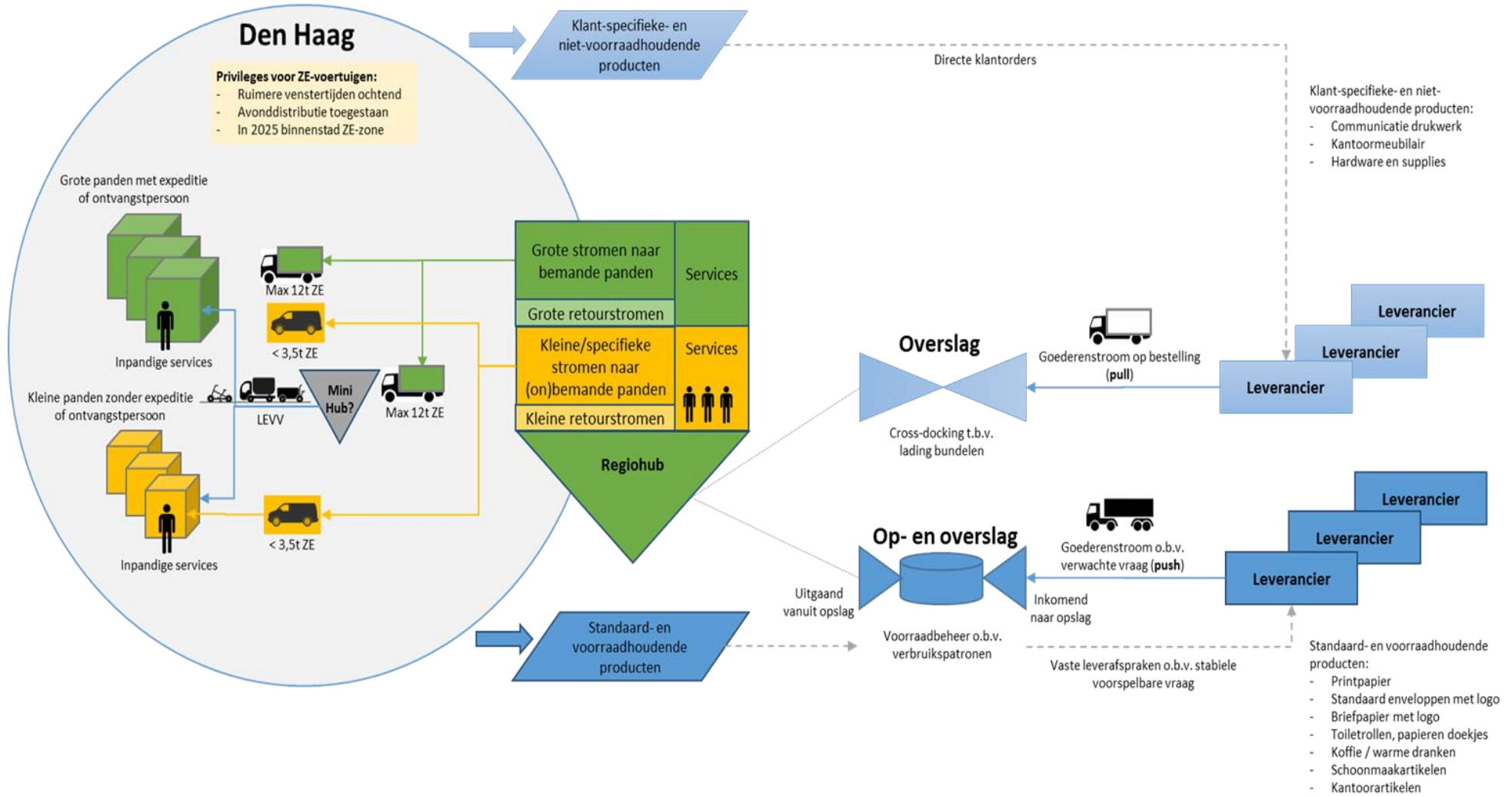
Het logistiek concept is in ontwikkeling en wordt getoetst aan de volgende randvoorwaarden:

1. Positief effect op leefomgeving en bereikbaarheid Den Haag
2. (Blijvende) inzet van mensen met afstand tot de arbeidsmarkt
3. Efficiënte duurzame bedrijfsvoering

Het logistiek concept biedt op hoofdlijnen inzicht in de wijze waarop de logistieke hub er uit kan zien en kan functioneren. Voor de verdere uitwerking en concretisering van dit concept acht het project de inbreng van kennis en ervaring van de markt noodzakelijk. De marktconsultatie is hierbij een belangrijke stap.

In deze bijlage wordt eerst het logistiek concept getoond en toegelicht (paragraaf 2). Vervolgens wordt informatie verstrekt omtrent de producten die momenteel in scope zijn (paragraaf 3.1) en worden indicaties van betreffende volumes getoond (paragraaf 3.2). Voor de volledigheid wordt benadrukt dat het project nog in de onderzoeksfase verkeert. De getoonde gegevens zijn dan ook onder voorbehoud.

Visualisatie logistiek concept



2. Toelichting logistiek concept

2.1 Logistiek concept: logistieke hub met een marktdeel en een overheidsdeel

Uitgangspunt is dat een logistieke hub wordt nagestreefd die voor een groot deel geëxploiteerd wordt door de markt en (in ieder geval bij de start) voor een klein deel door de overheid, gelet op de volgende randvoorwaarden:

- (Blijvende) inzet van mensen met afstand tot de arbeidsmarkt – gemeente Den Haag en de Rijksoverheid hebben een taakstelling om mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt zelf in dienst te nemen en te houden.
- Toegankelijkheid van panden – een aantal kleine panden van de gemeente is niet toegankelijk voor een marktpartij of
- Vertrouwelijke dienstverlening – een aantal diensten verlangt de inzet van een overheidspartij (bijvoorbeeld de bezorging van vertrouwelijke stukken).

De verdeling van taken tussen markt en overheid wordt in het haalbaarheidsonderzoek weer getoetst: Gaat de uitgewerkte verdeling niet (teveel) ten koste van het positief effect van de hub en de efficiency van de bedrijfsvoering?

Een scherpe scheiding is nodig tussen wat de overheid zelf aan taken uitvoert en waarvoor de markt wordt gevraagd. Een eerste aanzet voor deze scheiding ziet er als volgt uit:

- **Markt:** dit betreft grote volumestromen (zowel pull als push) naar bemande grote panden en het aanbieden van commerciële hubservices. De hubexploitatie en de first/lastmile transportservice wordt door een marktpartij uitgevoerd.
- **Overheid:** dit betreft kleine stromen (fijnmazige distributie inclusief services) naar onbemande panden en specifieke stromen (bijvoorbeeld als gevolg van vertrouwelijkheid of beveiligingseisen) naar bemande panden. De overheid blijft met eigen mensen en voertuigen deze taken uitvoeren.

De komende periode wordt gewerkt aan een verdere specificatie en afbakening van deze scheiding van taken.

2.2 Logistiek concept op hoofdlijnen

Het logistiek concept is uitgewerkt langs de volgende hoofdlijnen:

1. Fysieke goederenstromen en diensten bij de hub of in panden, zoals op- en overslag, services bij de hub en services in de panden
2. Bestel- voorraadbeheer- en leverprocessen
3. Informatievoorziening (IV) en IT systemen

Deze hoofdlijnen worden hieronder kort toegelicht. Hierbij wordt benadrukt dat het plaatje een vereenvoudigde schematische weergave betreft. Het is niet gezegd dat een hub uit één locatie moet bestaan of dat niet mag of juist moet worden gewerkt met zogenaamde mini hubs (extra overslagpunten verder in de stad). Dit is één van de uitwerkingen die gevraagd wordt aan de markt. Ook wordt niet uitgesloten dat de hub voor andere afnemers of opdrachtgevers werkt.

Ad 1) Fysieke goederenstromen en diensten bij de logistieke hub of in panden

Vooralsnog is een eerste verdeling gemaakt tussen klantspecifieke- en niet voorraadhoudende producten (a) versus standaard- en voorraadhoudende producten (b). Hieronder staan de verschillen tussen deze producten:

- a) Cross-docking (overslaan en lading bundelen) voor klantspecifieke producten die op bestelling (pull) geleverd worden en die niet of zeer korte tijd op voorraad worden gehouden bij de hub. Primair doel is bundeling van lading aan de rand van de stad om de last/firstmile distributie efficiënter te maken.
- b) Op- en overslag voor generieke producten die op basis van een voorspelbare vraag vanuit een veiligheidsvoorraad vanaf de hub (push) volgens een vast en efficiënt leverpatroon naar panden uitgeleverd worden. Primair doel is zowel bundeling van lading aan de rand van de stad als andere verbeteringen in de logistieke keten mogelijk te maken. Mogelijke baten in de keten zijn lagere voorraadniveaus in panden en bij leveranciers, minder bestellingen bij leveranciers en leveringen door leveranciers bij de hub.

Veel van de producten worden in de huidige situatie rechtstreeks geleverd op basis van een bestelling door een afnemer (pull). Er vindt momenteel geen overkoepelende coördinatie plaats. De inschatting is dat er meer potentiële baten aanwezig zijn indien dit kan worden veranderd in zoveel mogelijk push beleveringen. De hub heeft dan een (veiligheids-)voorraad en op basis van inzicht in het gebruik en verbruik van de producten wordt dit met zo min mogelijk vervoersbewegingen en maximale beladingsgraad geleverd zonder een concrete bestelling. Aan de rechterkant van de afbeelding staat een eerste inschatting voor welke producten dit op termijn wellicht mogelijk is. Dit wordt momenteel getoetst bij belanghebbenden. Hiernaast is het mogelijk dat de hub exploitant services verleent aan bijvoorbeeld afnemers (denk aan schoonmaken toetsenborden of spoedleveringen) of leveranciers (denk bijvoorbeeld aan parkeergelegenheid en laadmogelijkheden).

Belangrijk kader voor het logistiek concept betreft de Langetermijnvisie stadsdistributie Gemeente Den Haag. Deze wordt momenteel verder uitgewerkt. Enkele voor de hub relevante aspecten uit de voorlopige versie worden hieronder benoemd:

- Geen aanscherping van de milieuzone naar Euro VI mits de totale vrachtautovloot die de stad aandoet voldoende schoner wordt;
- Daarnaast een transitie naar 100% ZE in de binnenstad in 2025 met privilegebeleid:
 - Krappere venstertijden in de ochtend voor niet-ZE, ruime venstertijden ochtend voor ZE.
 - Mogelijk avondvenster voor avonddistributie voor ZE.

Ad 2) Bestel- voorraadbeheer- en leverprocessen

- Eisen vanuit bestel- en leverprocessen en voorraadbeheer
 - Inkooprelatie blijft tussen afnemer en leverancier
 - Afnemers streven waar nuttig en mogelijk naar samenwerking
 - Betere coördinatie van bestelgedrag en voorspelbaarheid in de keten brengen voor standaard producten (push-leveringen).

Ad 3) Eisen vanuit informatievoorziening en IT

Afnemers, hubexploitant en leveranciers dienen gebruik te maken van een IV-oplossing waarin essentiële en actuele logistieke en facilitaire management informatie gedeeld wordt tussen partijen in de keten.

2.3 Meerwaarde van de Hub in de keten

Door het werken met een logistieke hub wordt een schakel toegevoegd in de logistieke keten. Deze moet uiteraard gefinancierd worden. Dit is ook mogelijk aangezien deze schakel ook leidt tot baten elders in de keten:

1. Product-gerelateerde services bij de Hub en/of in de panden
2. Minder voorraadkosten en administratie voor afnemers en leveranciers
3. Efficiënter last/first mile vervoer (consolidatie)
4. Efficiënter long haul vervoer naar de stad (consolidatie).

De overheid heeft nagedacht over mogelijkheden om een hub exploitant te helpen bij (de start van) de hub dienstverlening. Het voorlopige resultaat is:

- **Meerjarige exploitatieduur** De Hub-exploitant moet in staat worden gesteld een minimaal aantal jaar Hub-diensten te leveren aan de overheid:
 - Om investeringen terug te verdienen
 - Om de transitie te kunnen maken
- **Grote volumestromen** Een logistieke Hub heeft kritieke massa nodig om levensvatbaar te zijn. Hoe groter het volume, hoe lager de handling- en transportkosten per ladingeenheid:
 - Inkoopkracht van de Overheid (Rijk en gemeente) in Den Haag benutten
 - Leveringen via hub contractueel organiseren
- **Ruimte voor ondernemerschap** Hub-exploitant moet kansen en ruimte krijgen om diensten te ontwikkelen, andere leveranciers te koppelen en andere afnemers diensten aan te bieden.

3. Producten en indicatieve volumes

3.1 Producten

De volgende producten zijn vooralsnog voorzien als onderdeel van de scope:

1. Printpapier
2. Enveloppen
3. Briefpapier
4. Communicatie drukwerk
5. Toiletpapier / papieren doekjes
6. Schoonmaakartikelen
7. Koffie / drankenautomaten
8. ICT, hardware, supplies
9. Kantoorartikelen
10. Kantoormeubilair
11. Retourstroom: overig papier en karton (niet vertrouwelijk)
12. Retourstroom: koffiebekers

De mogelijkheden rond vers (catering), post en pakketten worden nog onderzocht. Daarnaast zal het retourneren en tijdelijk opslaan op de hub van gebruikte handdoekrollen, dameshygiëne en schoonloopmatten zeer waarschijnlijk onderdeel worden van de scope.

3.2 Enkele kengetallen en indicaties rond volumes

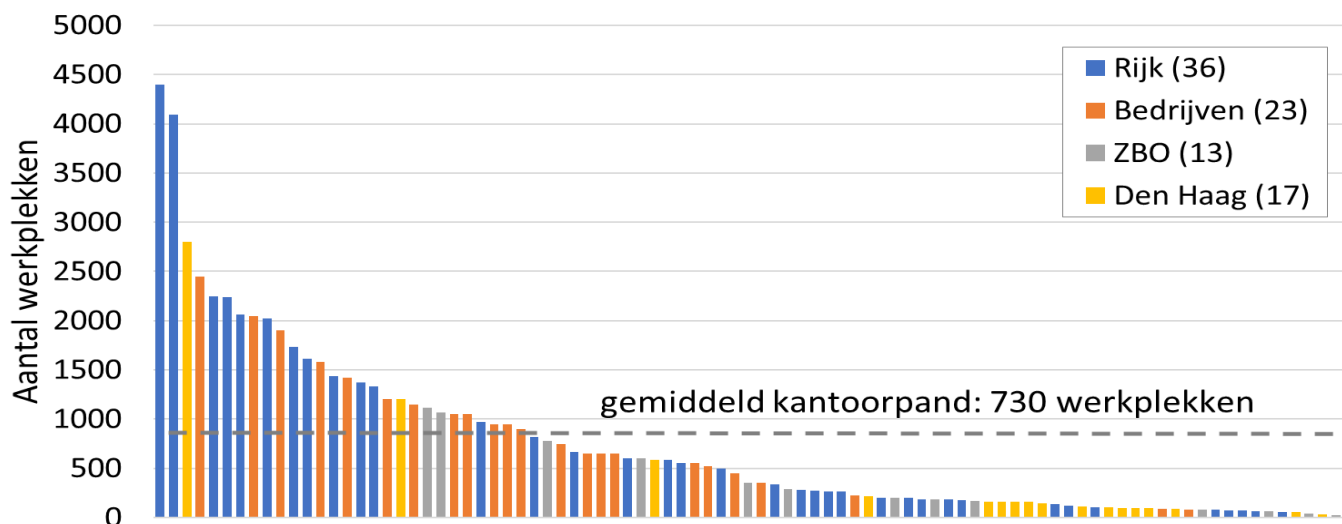
Scope Rijk/Gemeente:

- 53 panden (16 in de milieuzone)
- 43.000 werkplekken (12785 in de milieuzone)
- Inclusief ZBO's die gehuisvest zijn in panden van het Rijk
- Van 4 panden van het Rijk is de facilitaire dienstverlening deels ondergebracht in een PPS contract met een consortium. Wat in deze locatie wel en niet mogelijk is, moet nog worden onderzocht. Het betreft in totaal circa 7.250 werkplekken.
- Van de gemeente zijn de 17 grootste locaties opgenomen.

Scope potentiële andere afnemers:

- 23 panden privaat
- 22.000 werkplekken privaat
- 13 panden ZBO's eigen locatie
- 5.000 werkplekken ZBO's eigen locatie

Overzicht van kantoorpanden en aantal werkplekken



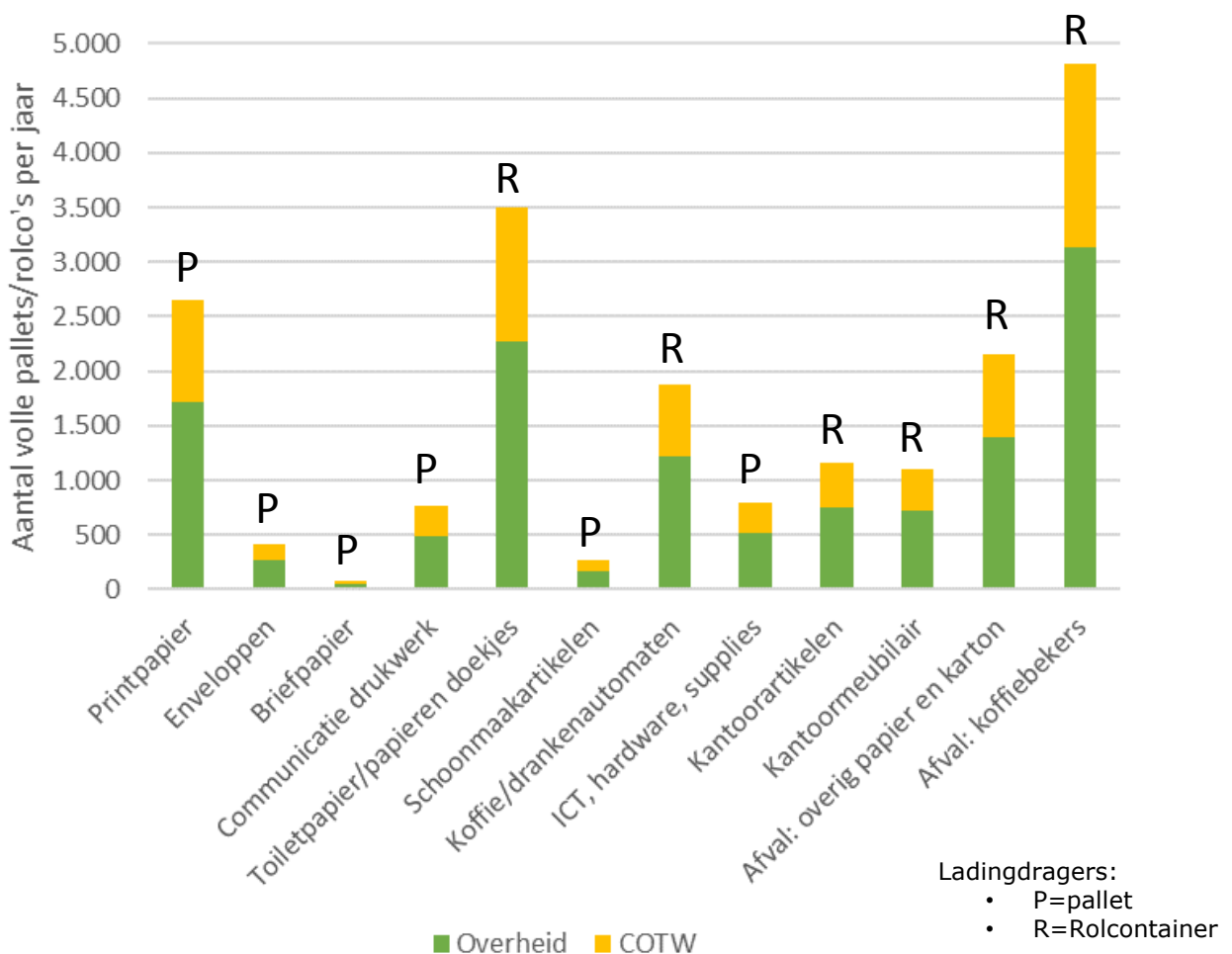
De schattingen van volumes zijn als volgt tot stand gekomen:

1. Meest kansrijke facilitaire stromen geselecteerd
2. Uitvraag bij inkopers Rijk, Gemeente, grote bedrijven
3. Nulmeting in panden Rijk/Gemeente
4. Leveranciersonderzoek
5. Informatie vanuit HUB Belastingdienst
6. Aanwezige kennis vanuit TNO, wetenschap

Uitgangspunten die hierbij gehanteerd zijn:

- Aannames gedaan rond gemiddeld gebruik per medewerker
- Aanname: verbruik facilitaire producten in kantoren is overal gelijk
- Soms schattingen doen, maar behoudend
- Onzekerheidsmarge van +/- 20%

Bovenstaand heeft geleid tot het volgende beeld:



De volumes zullen niet bij start van de logistieke hub gelijk vrijkomen. Indien lopende contracten van de producten worden gerespecteerd wordt uitgegaan van een transitie in de periode 2019 – 2025, waarbij voor de overheid uiteindelijk circa 12.000 pallets/rolco's via de hub zullen worden geleverd. In het excel bestand treft u een voorlopig rekenmodel aan van de panden/volumes van de Rijksoverheid en gemeente Den Haag. Van de potentiële andere afnemers is nog geen nadere specificatie bekend.