

Bedrijven en bewoners twifelen over multifunctionele buurthubs

Bereikbaarheid, toegankelijkheid en een veilige opslagruimte. Dat zijn de belangrijkste randvoorwaarden waaraan multifunctionele buurthubs moeten voldoen voordat bedrijven er gebruik van maken. Tegelijkertijd blijkt dat omwonenden vooralsnog weinig meerwaarde zien in het combineren van functies op een buurthub.



In binnensteden is er een grote behoefte aan een betere leefbaarheid. Stedelingen ergeren zich aan de **vele busjes, fietskoeriers** en **vrachtwagens** die af en aan rijden in hun straat. Reden voor bedrijven, gemeenten en onderwijsinstellingen om onderzoek te doen naar buurthubs; een soort verzamelpunten die meerdere voorzieningen bundelen. Ook studenten aan de Hogeschool van Amsterdam zijn, in opdracht van BIZ Knowledge Mile en Bureau8080, met het onderwerp aan de slag gegaan. Het gaat om twee groepen studenten die Logistiek Management studeren en een groep vierdejaars Bedrijfskundestudenten. Hun resultaten zijn op 27 januari gepresenteerd.

Doordat drie onderzoeksgroepen naar verschillende gebruikersprofielen hebben gekeken, is een breed beeld geschetst van behoeften en randvoorwaarden van multifunctionele buurthubs. Hoewel alle teams hebben aangegeven dat vervolgonderzoek nodig is, in de vorm van aanvullende interviews en enquêtes, is één

ding duidelijk: alle gebruiksprofielen hebben andere wensen en al die wensen nemen eigen uitdagingen met zich mee.

“Grote technisch dienstverleners zetten zelf een minihub neer op locatie”

Zo zouden de ondervraagde technische dienstverleners een hub mogelijk gebruiken voor de opslag van belangrijke voorraad en om pauze te houden, maar geven ze ook aan dat de benodigde producten vaak te groot zijn en de ruimte in stedelijk gebied schaars is. Ook zetten deze grote technisch dienstverleners vaak zelf al een minihub neer op de klantlocatie, aldus het studententeam dat technische bedrijven heeft ondervraagd.

Mocht er een buurthub zijn waar de technisch dienstverleners terecht kunnen, dan zijn veiligheid (bewaking) en bereikbaarheid de belangrijkste randvoorwaarden. Verder moet het mogelijk zijn om te parkeren, er moet een goede **laadinfrastructuur** zijn, overslagcapaciteit en sanitaire voorzieningen. ‘Nice to have’ is voor hen onder andere de toevoeging van horeca en ruimte voor deelvervoer.

Deelvervoer als enige meerwaarde voor bewoners

Deelvervoer is de enige functie waar ook buurtbewoners en mensen die in de omgeving werken heil in zien. Dit terwijl de Bedrijfskundestudenten vier veelvoorkomende functies hebben onderscheiden. Naast (elektrisch) deelvervoer zijn dat het hebben van een pakketpunt, aansluiting op openbaar vervoer en sociale voorzieningen. Omwonenden zien in die drie functies vooralsnog geen meerwaarde, blijkt uit de interviews. Ten eerste omdat ze deze voorzieningen al in de buurt hebben. Waarschijnlijk komt het tevens doordat de bewoners onvoldoende op de hoogte zijn van het bestaan van buurthubs. Door erover te communiceren en bijvoorbeeld via een app inzichtelijk te maken hoeveel impact zij dankzij hun gebruik van de hub hebben op de leefbaarheid van hun wijk, denken de studenten bewustwording te kunnen creëren.

Twijfels over duurzaamheidsaspect

Vervolgens is het natuurlijk van belang dat pakketbezorgers gebruikmaken van een buurthub. De laatste groep studenten heeft echter navraag gedaan bij twee logistieke dienstverleners en bij een viertal non-foodverladers, maar zij betwijfelen de functie van een hub en of het bijdraagt aan duurzaamheid. Ook deze studenten hameren er daarom op dat alle partijen én buurtbewoners enthousiast gemaakt moeten worden over het concept, en om de intentie van de hub duidelijk te maken.

Belangrijke onderdelen van een multifunctionele buurthub zijn volgens logistiek dienstverleners en non-foodbedrijven het kunnen verlenen van eerste hulp, pakketpunt/-kluis, bewaking, voorraden voor monteurs en sociale voorzieningen. Daarnaast is er behoefte aan een goede laad- en losplaats en ruime openingstijden.

‘Buurthub lastiger dan vooraf bedacht’

Vervolgonderzoek is nodig, geven alle betrokkenen aan. Het onderwerp is lastiger dan vooraf bedacht, zegt bijvoorbeeld opdrachtgever Cora Kreikamp van BIZ Knowledge Mile. “Het is duidelijk waar de vragen nog zijn”, besluit ook projectleider duurzame stadslogistiek Susanne Balm namens de HvA. Samen met collega-onderzoekers en de betrokken bedrijven ziet ze dit als volgende stap in het ontwerp van goede buurthubs, met als uiteindelijk doel ‘leefbare steden’ te creëren.