

Verslag kringgesprek pakketbezorging 9 november 2023

Opsteller

Ing. R. Mink

Aanwezigen

CROW, SWOV, gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, PostNL, GLS, ministerie van I&W.

Context

Mede naar aanleiding van de motie Van Der Graaf/Krul heeft de Tweede Kamer de minister van Infrastructuur en Waterstaat verzocht om een gesprek te organiseren tussen pakketbezorgingsdiensten en gemeenten.¹

Daarnaast heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat een toezegging over het organiseren van een gesprek tussen gemeenten en pakketdiensten gedaan aan het lid Koerhuis.²

Dit gesprek is georganiseerd door CROW, daar zij zowel de kennis als ook contacten heeft in de branche. De aandachtspunten voor dit gesprek waren primair:

1. De aspecten van verkeersveiligheid in relatie tot pakketbezorging (met als vertrekpunten o.a. rijgedrag van chauffeurs, routeplanning, omgang met andere verkeersdeelnemers, inpassing van bezorgstromen in de stad);
2. De mogelijkheden tot bundeling van pakketbezorgingsstromen aan consumenten op decentraal niveau (via bijvoorbeeld wijkbezorgingscentra).

Aanpak

Onlangs heeft CROW recente bronnen uit de wetenschappelijke literatuur en gemeentelijke beleidsvisies rondom goederenvervoer verkend. De uitkomsten hiervan zijn besproken tijdens het kringgesprek. Voor deze bijeenkomst heeft CROW alle pakketbezorgbedrijven die actief zijn in de consumentenmarkt uitgenodigd (PostNL, DPD, DHL, GLS, UPS). Daarnaast zijn de gemeenten benaderd die zijn aangesloten bij de groepen verkeersveiligheid en stadslogistiek van het GNMI, de G4-gemeenten en zijn gemeentelijke beleidsmedewerkers via ons zakelijke netwerk benaderd. Deze gemeenten zijn actief bezig met lokaal logistiek beleid. Het gesprek werd hybride georganiseerd (digitaal en fysiek).

Structuur van het gesprek

Tijdens het gesprek is er gediscussieerd aan de hand van een viertal presentaties:

1. SWOV over het [adviesrapport Verkeersveiligheid van bestelauto's](#) (2021);
2. CROW over de [Handreiking logistiek en duurzame gebiedsontwikkeling](#) (Topsector Logistiek/CROW, 2023) en de doorwerking hiervan richting verkeersveiligheid en leefbaarheid;
3. Gemeente Utrecht over de [lopende pilot met wijkbezorgingspunten door MyPUP](#) en Advier;
4. Gemeente Rotterdam over de [lokale aanpak van logistiek](#) en aspecten van leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De inzichten uit de hierboven genoemde bijdragen worden in dit verslag op onderwerpsniveau samengevat.

¹ Motie van de leden Van Der Graaf/Krul d.d. 13 april 2023, Kamerstukken II, 29 938, nr. 1042

² Verzamelbrief stand van zaken verkeersveiligheid voorjaar 2023, Kamerstukken II, 29 938, nr. 1059



1. Verkeersveiligheidsaspecten en leefbaarheid

Kans op en typen van ongevallen

SWOV gaf een toelichting op het rapport Verkeersveiligheid van bestelauto's (2021). Er is sprake van een groot aantal bestelvoertuigen in Nederland (ongeveer 940.000 geregistreerde voertuigen) met een grote diversiteit van gebruik en voertuigtypen. "Het bestelvoertuig" bestaat niet en dat geldt evenmin voor "de bestelvoertuiggebruiker". Toespitsen op het gebruik in het segment post- en pakketbezorging is een lastige opgave: de gebruikte bron (Outlook stadslogistiek, Topsector logistiek, 2017) doet een aanname op basis van de Standaardbedrijfsindeling van het CBS waarmee kentekenhouders geregistreerd zijn. Hierdoor kan er worden aangenomen dat er rond de 20.000 bestelvoertuigen een relatie hebben met dit segment.

SWOV heeft de resultaten van dit rapport met de aanwezigen besproken. De conclusies uit het rapport werden onderschreven; volledigheidshalve wordt daarom verwezen naar [de samenvatting van het rapport](#). Twee aspecten van het rapport werden tijdens het gesprek dieper beschouwd: ongevalstypen en het ongevalsrisico (kans op betrokkenheid). Vanuit gemeentelijk perspectief zijn dit belangrijke indicatoren.

Ten aanzien van het type ongevallen werd de conclusie herkend dat er meestal sprake is van flankbotsingen op een kruispunt en ongevallen waarbij er achteruit wordt gereden. Alertheid van de bestuurder en zichtlijnen zijn belangrijke factoren. Alertheid hangt samen met de ervaring van bestuurders van bestelvoertuigen, zoals weergegeven in het SWOV-rapport. Zichtlijnen en het oplossen van potentiële conflictpunten in weginrichtingssituaties hebben sowieso de aandacht van gemeenten; de inzet is gericht op het verminderen van de kans op een ongeval bij zogenaamde *black spots* en het reduceren van de kans op een conflict tussen verschillende typen weggebruikers op basis van massa en/of snelheid.

Voor een duiding van de kans op een ongeval wordt volledigheidshalve verwezen naar paragraaf 3.2.2 van het SWOV-rapport. Het risico bij ongevallen met betrokkenheid van een bestelauto is berekend als het aantal doden per miljard afgelegde voertuigkilometer in Nederland van binnenlandse en buitenlandse bestelauto's. Over de periode 2011-2020 waren er gemiddeld 2,7 doden per miljard bestelautokilometer onder tegenpartijen van de bestelauto.

Onder inzittenden van bestelauto's was er in die periode gemiddeld 1 verkeersdode per miljard kilometer. Per afgelegde kilometer komen er dus 2,7 keer zoveel personen buiten de bestelauto om het leven als erbinnen. Een vergelijkbare berekening is uitgevoerd voor personenauto's. Over de periode 2011-2020 waren er gemiddeld 1,4 doden per miljard personenautokilometer onder tegenpartijen van de personenauto. Onder inzittenden van personenauto's waren er gemiddeld 2,0 verkeersdoden per miljard kilometer. Afgerond per afgelegde kilometer komen er dus 1,5 keer zoveel personen binnen de personenauto om het leven als erbuiten. Het risico voor de tegenpartij van bestelauto's valt daarmee dus hoger uit dan dat voor de tegenpartij van personenauto's; gemiddeld over de periode 2011-2020 was dit 2,0 keer zo groot. Daarentegen was het risico voor inzittenden van bestelauto's over 2011-2020 gemiddeld 1,9 keer zo klein als het risico voor inzittenden van personenauto's. De ontwikkelingen binnen de periode 2011-2020 zijn te gering en onzeker om een uitspraak te doen over eventuele trends in het risico.

Een belangrijk aandachtspunt is het verkrijgen van betrouwbare data zodat er inzicht komt in het gebruik van logistieke voertuigen en de relatie met ongevalssituaties. In het verleden stuurden gemeenten vooral op basis van het aantal en type ongevallen op een specifieke locatie (*black spots*). Tegenwoordig ligt de

focus vooral op doelstellingen op basis van objectieve informatie (*SPI's*). Het is de vraag hoe gemeenten aan data kunnen komen. Bezorgbedrijven en andere bedrijven met een logistieke functie hebben ook behoefte aan inzicht zodat er vanuit de veiligheidscultuur binnen bedrijven gestuurd kan worden op verkeersveilig gedrag. Dit kan bijvoorbeeld door het rijgedrag te monitoren. Dit geeft inzicht en het belonen van veilig en zuinig rijgedrag is erg effectief.

Tijdens het gesprek bleek ook dat gemeenten op individueel- of groepsniveau – bijvoorbeeld via overleggroepen rondom bedrijventerreinen – contact hebben met zakelijke weggebruikers en samen willen kijken naar eventuele knelpunten en oplossingen hiervoor. In de praktijk leidt dit bijvoorbeeld tot concrete aanpassingen van de weginrichting.

Deze vorm van samenwerking hangt wel af van de beschikbare capaciteit en know-how bij gemeenten. Gemeenten geven aan dat er behoefte is aan een gestructureerde kennisuitwisseling met de bezorgbedrijven zodat er ook van elkaar geleerd kan worden en er op systeemniveau zaken kunnen worden opgepakt. De gemeente Amsterdam kan hierin een goed voorbeeld vormen. Amsterdam heeft twee jaar geleden onderzocht wat de percepties over verkeersveiligheid vanuit inwoners zijn. Logistiek werd relatief vaak genoemd als aandachtspunt of probleem. Dit spitste zich ook toe op pakketbezorging vanwege het laden en lossen van logistieke voertuigen. Tegelijkertijd draagt dit ook het risico in zich dat er teveel nadruk wordt gelegd op één specifiek segment terwijl er juist behoefte is aan verfijning en het breder kijken naar verkeersveiligheid in relatie tot logistiek. Een aanpak zoals MONO-zakelijk helpt in elk geval om landelijk een brede basis rondom verkeersveilig gedrag te leggen. Hier worden best-practices verzameld en gedeeld en werkgevers gestimuleerd ervoor te zorgen dat hun medewerkers veilig onderweg zijn. Dit als onderdeel van een bewust mobiliteitsbeleid: Moet je reizen? Moet het op dat moment? Met die modaliteit? En als je zelf stuurt hoe doe je dat veilig?

Een andere belangrijke constatering is dat het risico op ongevallen wordt gekoppeld aan duidelijk afgebakende deelmarkten. De indruk ontstaat nu dat er een groter risico is op ongevallen tussen verkeersdeelnemers en logistieke voertuigen die door bezorgbedrijven worden ingezet. Gezien de (gromazige) dataverzameling kan dit verband niet onderbouwd worden. Dit verband wordt in de praktijk ook niet door de gemeenten en de bezorgbedrijven herkend. Vanuit een risicogestuurde aanpak is het belangrijk dat wel gekeken wordt hoe dit segment (nog) veiliger kan worden.

Schadegevallen in de openbare ruimte

Een ander aspect van verkeersveiligheid wordt gevormd door kleinere incidenten (blikshade), bijvoorbeeld door het raken van objecten zoals stoepranden en afsluitingspaaltjes. Hierover bestaat geen beeld dat door gestructureerde gegevensverzameling kan worden onderbouwd. Gemeenten krijgen signalen over zulke kleine incidenten binnen via meldingen openbare ruimte en eigen waarnemingen op straat door beheersteams. Uit een eerder gesprek met de GNMI-groep verkeersveiligheid bleek dat er weliswaar meldingen binnenkomen, maar ook dat het onmogelijk is om hierin verbanden te leggen tussen bestelvoertuigen die worden ingezet voor pakketbezorging en schadegevallen. Meldingen vinden immers achteraf – bij de constatering van het feit – plaats. Er is geen eenduidige systematiek voor gegevensverzameling op dit vlak. Daarbij speelt ook mee dat de data over letselgevallen in brede zin – dus niet specifiek naar segment of motief voor het voertuiggebruik – beschikbaar zijn, maar inzicht over schadegevallen ontbreekt. De gemeente Amsterdam is bezig met een pilot om zulke data in samenwerking met verzekeraar TVM boven water te krijgen.

Inpassingsaspecten

Het inpassen van logistiek en vormen van stedelijke distributie is een relatief nieuw vraagstuk voor gemeenten. Op de planologische aspecten wordt in paragraaf 3 ingegaan. Voor de verkeerskundige aspecten geldt dat de ruimtelijke structuur, het daarmee samenhangende weggebruik en de weginrichting invloed hebben op het gebruik van de openbare weg door bestelvoertuigen. In de consumentenmarkt speelt mee dat voertuigen een hoge beladingsgraad hebben en dat er sprake is van

een hoge stopdichtheid³. In de praktijk is zichtbaar dat een bestelvoertuig daardoor even een parkeerplaats bezet houdt of noodgedwongen moet stilstaan op een fietspad of trottoir. Een andere discussie is de relatie tussen de hoeveelheid bezorgde pakketten en het aantal ingezette voertuigen. Een toename aan pakketten leidt tot een hogere stopdichtheid maar niet noodzakelijkerwijs tot méér voertuigbewegingen; de bezorgbedrijven richten hun logistieke ketens zodanig in dat voertuigen over het algemeen een erg hoge beladingsgraad hebben.⁴ Een bestelbus heeft ruimte voor ongeveer 300 pakketten, kent een beladingsgraad van gemiddeld 73% en levert 140 tot 200 pakketten op een dag af. Daarbij moet worden opgemerkt dat een stijging van het aantal geleverde pakketten niet hoeft te leiden tot een evenredige groei van het aantal voertuigen: een groei van 15-20% van het aantal bestellingen leidt tot 4-6% meer voertuigen.⁵

Tijdens het gesprek bleek overigens dat gemeenten weinig tot geen inzicht hebben in de gemaakte keuzes over voertuiginzet door bezorgbedrijven.

Bovendien spelen exogene factoren zoals de verkeersdruk, het koopgedrag van consumenten en weersomstandigheden ook een rol bij het inrichten van logistieke ketens. Vervoerders hebben hier weinig tot geen invloed op. Toch is er sprake van een zeer efficiënt ingerichte keten die op basis van schaalbaarheid en flexibiliteit wordt ingericht. Het is vooral een uitdaging om het laatste deel van de keten – de *last mile* – doelmatig en haalbaar in te richten. In dit licht speelt ook de vraag wat het verschuiven van de inzet van vracht- en bestelwagens naar lichte elektrische voertuigen betekent voor de inrichting en het gebruik van de openbare weg. Daarbij spelen ook vragen rondom toezicht/handhaving, het realiseren van laad- en stallingscapaciteit en wegprofielen een rol. Een ander aspect is dat gemeenten betrekkelijk weinig weten over logistiek voertuiggebruik en de relatie tussen ruimtelijke functies en de gegenereerde vraag naar logistiek. Deze zoektocht wordt landelijk opgepakt. Op termijn moet het daarom mogelijk zijn om modelscenario's voor optimaal verkeersveilige logistieke stromen te ontwikkelen zodat gemeenten en bedrijfsleven in elk geval in gesprek kunnen gaan op basis van feiten over het gebruik en de inrichting van het wegennet.

Interactie tussen weggebruikers onderling

De inpassing van logistiek op de openbare weg is ook zichtbaar in de onderlinge interactie tussen gebruikers. Er is een spanning tussen “laden en lossen” en andere weggebruikers. Dit speelt met name in drukke binnensteden en in bestaande wijken waar er spanningen optreden tussen de diverse vragen naar ruimtegebruik – denk bijvoorbeeld aan parkeren, stallen, opladen – en de benodigde weginrichting. In drukke binnensteden signaleren de bezorgbedrijven dat het samenspel tussen voetgangers en (kleinschalige) logistieke voertuigen nog niet vlekkeloos verloopt. De bezorgbedrijven nemen deze aspecten mee door middel van publiekscampagnes, het geven van visuele aanwijzingen zoals dode hoekstickers op voertuigen en in de veiligheidscultuur binnen bedrijven. Verplichte invoering van technologische hulpsystemen in nieuwe voertuigen zorgt ervoor dat de voertuigbestuurder in elk geval hulpmiddelen krijgt zodat de kans op schade of een ongeval afneemt. Tegelijkertijd ervaren gemeenten de worsteling tussen logistieke stromen en de vraag naar meer (verblijfs)kwaliteit in de openbare ruimte en weginrichting. Zo ontbreekt er inzicht in het “stoepgebruik” door logistieke voertuigen en mogelijkheden voor toezicht en handhaving. Dat geldt ook voor de onderbenutting en het oneigenlijk gebruik van laad-/losplaatsen op de openbare weg en de kwantitatieve onderbouwing over de hoeveelheid en het gebruik hiervan. Voor CROW is dit een aandachtspunt voor nader onderzoek en het geven van aanbevelingen aan gemeenten. Dit geldt eveneens voor het toenemende gebruik van lichte elektrische voertuigen voor logistieke doeleinden. Specifiek hiervoor spelen ook kwesties zoals het

³ Topsector Logistiek (2021). *Outlook stadslogistiek 2030*.

⁴ Topsector Logistiek (2020). *Outlook pakketbezorging en thuisleveringen*.

⁵ Ploos van Amstel, W., Weltevreden, J., Quak, H. J. H., & Hopman, M. (2021). *Bezorgeconomie: de effecten op mobiliteit, milieu en leefomgeving*.

ontbreken van motorgeluid waardoor de waarneming door andere weggebruikers afneemt en de verschijningsvormen van bijvoorbeeld bezorgfietsen en lichte bestelvoertuigen. De toename aan (sub)typen lichte voertuigen zorgt in bredere zin ook voor uitdagingen rondom de weginrichting zoals de plaats op de weg van zulke voertuigen en de verhouding tussen verschillende snelheden op wegvakken, bijvoorbeeld tussen elektrische bezorgfietsen en gewone fietsers.

Een ander aspect van onderlinge interactie is het plannen van ritten en stops. De planning van ritten en stops is afhankelijk van het actuele aanbod aan goederen en de beschikbare capaciteit van chauffeurs, voertuigen en ruimte in de bezorgcentra en op de depots.

Het vertrekpunt voor het maken van een planning ligt in de gebieden waarin venstertijden voor beleving zijn opgelegd, zoals winkelcentra en binnensteden. Bij venstertijden mogen logistieke voertuigen zich alleen tijdens het specifieke tijdsblok in een dergelijk gebied begeven. Daarnaast is het vaak zo dat maar in korte periode van deze venstertijd de winkel waar geleverd wordt open is. Afgezien hiervan starten ritten na de ochtendspits en wordt er geprobeerd om de avondspits te vermijden. Het startpunt voor de ritplanning wordt gevormd door de gebieden waarin er toelatingsbeperkingen gelden, en dan met name de venstertijdgebieden zoals winkelcentra en binnensteden. De aanwezigheid van bestelvoertuigen in woonwijken en rondom maatschappelijke bestemmingen zoals scholen hangt af van de planning. In generieke zin wordt er niet op gestuurd om maatschappelijke bestemmingen op specifieke tijdstippen te vermijden. De interactie tussen bezorgvoertuigen en andere weggebruikers bij gevoelige maatschappelijke bestemmingen hangt af van een aantal (niet-beïnvloedbare) factoren zoals weginrichting, weersomstandigheden en verkeersdrukte. Gemeenten vragen zich overigens wel af op welke wijze gewenste gedragsveranderingen tussen logistieke en niet-logistieke verkeersdeelnemers kunnen worden vormgegeven. Een ander aandachtspunt is de wisselwerking tussen generiek beleid zoals venstertijden en flexibiliteit of maatwerk bij het ontwerpen en toepassen van gemeentelijke regelgeving. Bezorgbedrijven zoeken hierin ook houvast maar constateren tegelijkertijd ook dat maatwerk op gespannen voet staat met de nodige efficiëntie en doelmatigheid van logistieke ketens.

2. Rol en positie van logistiek en stedelijke distributie

Logistiek speelt steeds vaker een rol bij ruimtelijke vraagstukken. Voor stedelijke gemeenten vormt de invoering van de Zero emissiezones stadslogistiek de kapstok om logistiek beleid te ontwikkelen. In generieke zin valt daarbij op dat de inzet vooral ligt op het verminderen van logistieke stromen door bundeling en samenwerking. Deze inzet draagt naast het behalen van duurzaamheidsdoelstellingen ook bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid: minder blootstelling betekent immers ook een lagere kans op schade en ongevallen. Daarbij speelt ook mee dat een aantal gemeenten ook te maken heeft met kwetsbare historische binnensteden die eenvoudigweg niet méér of zwaardere voertuigbewegingen aankunnen. Naast het sturen op de toelating tot gebieden voor schone voertuigen worden er ook instrumenten zoals venstertijden, het aanwijzen van laad- en losgebieden en gewichts-/hoogtebeperkingen gehanteerd.

In bestaande wijken en binnensteden speelt de spanning tussen (verblijfs)kwaliteit, doorstroming en dosering van logistiek. Gemeenten en bezorgbedrijven zoeken hierin meer houvast. Voor ontwikkelgebieden geldt dat de recente publicatie Logistiek en duurzame gebiedsontwikkeling van de Topsector Logistiek en CROW in goede aarde is gevallen. Tijdens het gesprek bleek dat het rekening houden met logistieke stromen in ontwikkelgebieden relatief makkelijker is dan in bestaande wijken omdat er afspraken gemaakt kunnen worden over de rol en positie van logistieke stromen in een gebied, zoals inpandige inpassing of het hanteren van toegangsbeperkingen tot een gebied. Daarnaast zijn er projectontwikkelaars die zelfstandig oplossingen zoals inpandige pakketautomaten realiseren. In bredere zin valt op dat het denken over de rol en positie van logistiek in de ruimtelijke ontwikkeling nog in de kinderschoenen staat. In de wetenschap is de trend zichtbaar dat inrichtingsprincipes zoals autoluwheid

ook doorwerken in het nemen van logistieke maatregelen.⁶ Hierbij spelen ook dynamieken zoals grondprijzen, de beschikbaarheid van fysieke infrastructuur en de sociaaleconomische structuur van ontwikkelgebieden een rol. Een aandachtspunt voor gemeenten is hoe het “logistieke functioneren” van gebouwen en gebieden kan worden meegenomen bij ontwikkeling- en beleidsplannen zodat de druk op de openbare weg vanuit logistieke stromen afneemt.

3. Stedelijke distributie en wijkbeleving

Een mogelijke oplossingsrichting ligt in het bundelen van goederenstromen voor uitlevering. In meerdere Nederlandse steden lopen er pilotprojecten rondom het bundelen van stromen en gedeeld logistiek voertuiggebruik in de zakelijke markt (B2B-segment). In het B2C-segment geldt ook hier het onderscheid tussen bestaande wijken en ontwikkelgebieden; in bestaande wijken is het organiseren van bundeling lastiger dan in ontwikkelgebieden. De gemeente Utrecht vervult hierin momenteel de voortrekkersrol met de pilot voor wijkafhaalpunten (i.s.m. MyPUP en Rebel) waarin er twee afhaalpunten zijn georganiseerd in een bestaande wijk respectievelijk bij een treinstation. Deze pilot heeft als doel dat het aantal ritkilometers gerelateerd aan pakketbezorging daalt en de waargenomen overlast door de verscheidenheid van bezorgbedrijven afneemt. Belangrijke indicatoren zijn de vermeden CO₂-uitstoot en het verschuiven van mobiliteitsgebruik naar modaliteit (*modal split*).

De gemeente heeft een positief beeld over het gebruik van beide wijkafhaalpunten: er is sprake van een toename van het gebruik en aantal afgehandelde pakketten. Duurzaamheid en gebruiksgemak zijn voor de gebruikers de drijfveren voor het gebruik van de wijkafhaalpunten. Tegelijkertijd geldt ook hier dat het bundelen van goederenstromen op centrale punten (*hubs*) via één partij te organiseren valt, maar er vervolgens wel uitdagingen rondom de exploitatie en het vinden van goede locaties zijn. Gebruikers moeten ook over de streep worden getrokken om gebruik te maken van de MyPUP-punten.

Deze constatering is ook zichtbaar bij de evaluatie van proeven met gebundelde oplossingen zoals pakketautomaten in het buitenland. De consensus is dat een centrale distributieoplossing (CDP) een positieve invloed heeft op het verminderen van het autogebruik en bij een gunstige ligging helpt om het aantal gemiste afleveringen te verminderen. Daarnaast spelen de dichtheid van het aanbod, de tijdsdruk van consumenten en eerdere ervaringen met het afhalen van online bestellingen een rol bij het gebruik van CDP's.

De locatiekeuze heeft ook invloed op het gebruik van CDP's: het succes ervan neemt toe als zo'n punt in een winkelcentrum of op een centraal punt in de wijk is gevestigd.

Ook hier geldt dat de exploitatie en het gebruik kansrijker zijn in dichtbebouwde stedelijke gebieden, omdat consumenten het gebruik van een CDP combineren met andere verplaatsingen. Vanuit het perspectief van logistieke dienstverleners bekeken zijn CDP's vooral geschikt om de operationele kosten van de last mile te reduceren, bijvoorbeeld doordat afleveringsstromen gecombineerd kunnen worden op één punt en mislukte bezorgpogingen worden voorkomen.^{7,8}

Voor gemeenten en bezorgbedrijven geldt dat het maken van een haalbare business case afhangt van factoren zoals de beschikbaarheid van vastgoed, grondprijzen, de inrichting van wijken en de beschikbaarheid van infrastructuur. De uitdaging ligt daarbij vooral in het organiseren van fijnmazige bezorgoplossingen die uiteindelijk commercieel rendabel zijn. Hierbij lopen de wegen van gemeenten en

⁶ Buldeo Rai, H. (2022). 'Proximity logistics': Characterizing the development of logistics facilities in dense, mixed-use urban areas around the world. *Transport Research Part A: policy and practices*, 166, 41-61.

⁷ Kedia, A., Kusumastuti, D., & Nicholson, A. (2017). *Acceptability of collection and delivery points from consumers' perspective: A qualitative case study of Christchurch city*. *Case Studies on Transport Policy*, 5(4), 587-595.

⁸ Morganti, E., Seidel, S., Blanquart, C., Dablanc, L., & Lenz, B. (2014). *The impact of e-commerce on final deliveries: alternative parcel delivery services in France and Germany*. *Trans. Res. Procedia*, 4, 178-190.

bezorgbedrijven uiteraard uit elkaar. Voor gemeenten spelen aspecten zoals verkeersveiligheid en leefbaarheid een grote rol in deze zoektocht. Voor de bezorgbedrijven geldt dat de ketens zijn ingericht op schaalbaarheid en een gezonde commerciële exploitatie in een markt met zeer lage winstmarges.

In de maatschappelijke discussie wordt er vooral gekeken naar bundeling van goederenstromen vanuit de perceptie dat er zich veel bestelvoertuigen van diverse dienstverleners op straat begeven. Soms wordt er gesteld dat het bundelen van bezorgstromen via één (opgelegde) distributienetwerk (*white label distributie*) ertoe leidt dat er minder voertuigen nodig zijn en dat daardoor dus de waargenomen versnippering of vermeende inefficiëntie van voertuiginzet afneemt. Oplossingen zoals *white label*-gebundelde bezorging aan consumenten vragen om het ingrijpen in optimaal functionerende bedrijfsprocessen en ketens, met bovendien de nodige bereidheid om financieel bij te springen. Een belangrijk gegeven is dat er in de Nederlandse context nog relatief weinig bekend is over het bundelen van goederenstromen richting consumenten.

Hierin moet nog gezocht worden naar een modelmatige onderbouwing zodat oplossingen zoals wijkafhaalpunten of de inzet van (openbaar) vastgoed via medegebruik – zoals parkeergarages – ook bedrijfseconomisch goed onderbouwd kunnen worden.

CROW herkent zich in dit vraagstuk en wil in 2024 een Handreiking stadsdistributie produceren waarin een eerste verkenning naar het bundelen van goederenstromen en kansrijke initiatieven wordt gedaan. Zulke oplossingen dragen ook bij aan het realiseren van verkeersveiligheidsdoelstellingen. Duurzaamheid en verkeersveiligheid versterken elkaar.

Conclusies en aanbevelingen

Logistiek en stedelijke distributie is een relatief nieuw beleidsthema voor Nederlandse gemeenten. Vooral gemeenten met (forse) ruimtelijke ontwikkelopgaven hebben in toenemende mate te maken met afwegingen rondom logistieke thema's zoals pakketbezorging aan consumenten. De invoering van de Zero emissiezones stadslogistiek is daarbij de primaire aanjager om beleid te ontwikkelen en keuzes te maken.

Tijdens het gesprek bleek een basis van onderlinge herkenning op een groot aantal punten. Feitelijk speelt hier “de strijd om de ruimte” een grote rol en er is een duidelijke behoefte om een aantal onderwerpen nader te verdiepen. Een belangrijke constatering hierbij is dat de gegenereerde kennis en inzichten uiteindelijk breed moeten landen, ook onder kleine en middelgrote gemeenten die ook te maken hebben met vergelijkbare vraagstukken.

Het gesprek heeft opgeleverd dat er behoefte is aan een nadere verkenning over een aantal vragen en aandachtspunten:

- De rol en positie van logistieke voertuigen in het straatbeeld: *curb side management*, wegprofielen en weginrichting, interactie tussen logistieke voertuigen en overige verkeersdeelnemers;
- De invloed op veiligheid van de verschuiving naar lichte elektrische voertuigen;
- De inpassing van logistieke stromen in bestaande wijken;
- De (on)mogelijkheden van haalbare en betaalbare decentrale distributievormen zoals wijkbezorgingspunten in wijken.
- De samenloop tussen duurzaamheid en verkeersveiligheid
- Het stimuleren van veilig rijgedrag
- Het delen van best-practices mbv veiligheidscultuur, oplossingen parkeren tijdens bezorgen, venstertijden, bedrijventerreinen, etc. Bijvoorbeeld via werkgeversaanpakken zoals MONO-Zakelijk of regionale initiatieven.



Van beide kanten – gemeenten en bezorgbedrijven – werd aangegeven dat het gesprek als prettig en constructief werd ervaren. Er is vanuit beide invalshoeken behoefte aan kennisdeling en samenwerking. CROW heeft aangegeven hierin graag een faciliterende rol te willen spelen.