

# Position Paper

Samenwerken aan efficiënte bevoorrading van binnensteden



Het optimaal bevoorraden van de binnensteden blijft een uitdaging voor alle ketenpartijen. Samenwerking tussen lokale overheden en het bedrijfsleven is noodzakelijk om te komen tot de juiste oplossing voor de verschillende goederenstromen die de stad in- en uitgaan. De fysieke ruimte moet zo worden ingericht dat een soepele en veilige doorstroom van het bevoorradend verkeer mogelijk is. Er is ruimte in tijd nodig om te komen tot een economisch en technisch haalbare invulling van zero-emissie bevoorrading van de binnensteden. Uniforme en heldere afspraken op nationaal niveau geven ketenpartijen duidelijkheid om gericht te kunnen investeren en op die manier een impuls te geven aan de productiecapaciteit van low- en zero-emissievoertuigen.

### Win-win situatie voor burgers en bedrijven

Een goede organisatie van logistiek en goederenvervoer in binnensteden is belangrijk voor de leefbaarheid en economische vitaliteit van steden en dorpen. In deze position paper wordt de visie van TLN, EVO, Detailhandel Nederland, Thuiswinkel.org en Koninklijke Horeca Nederland (hierna: het bedrijfsleven) beschreven op de bevoorrading van (binnen-)steden. Het is van maatschappelijk belang dat vracht- en bestelauto's zo efficiënt mogelijk ingezet kunnen worden om een goede doorstroming van het verkeer te waarborgen en de leefbaarheid en het winkelklimaat verbeteren.

Consumptiegoederen worden aangevoerd en thuisbezorgd, afval wordt afgevoerd. Vrucht- en bestelauto's rijden niet doelloos rond, er is altijd een reden voor een vervoersbeweging. Het verplaatsen van goederen is een essentieel onderdeel van het leven en hierdoor maatschappelijk relevant.

Het bedrijfsleven zet zich in om zo efficiënt mogelijk met de beschikbare ruimte in vracht- en bestelauto's om te gaan. Dit gebeurt bijvoorbeeld door de bundeling van zendingen van verschillende klanten op aflevergebied (een stad, winkelgebied of postcode) en het zoveel mogelijk inplannen van rondritten waarbij afleveringen en retourladingen zo slim mogelijk worden gecombineerd. Daarnaast zien we steeds meer overslagcentra aan de rand van (grote) steden, waarvandaan zendingen met kleinere en schonere voertuigen in de stad worden gedistribueerd. Vervoerders werken vaak ook met elkaar samen, zodat zendingen voor een stad en gebied worden uitgewisseld en gebundeld.

### Transportsector, detailhandel, horeca en overheid in actie voor efficiënte logistiek

Het bedrijfsleven is volop in beweging. Veranderend koopgedrag van de consument en technologische ontwikkelingen hebben invloed op de vervoersstromen. Dit brengt nieuwe logistieke uitdagingen met zich mee voor ondernemers en de overheid. Het bedrijfsleven gaat daarom graag in overleg met gemeenten, provincies en de Rijksoverheid om de bevoorrading van winkels en horeca nog efficiënter te laten verlopen voor burgers en bedrijven. Daarbij is het van belang dat de gemeenten zorgen voor een goede bereikbaarheid van binnensteden.

Er kunnen gezamenlijk acties worden ondernomen, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de reeds lopende projecten, zoals de Retailagenda en de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GD ZES). Voor het slagen van projecten is het bovendien essentieel dat de projecten worden getoetst aan investeringszekerheid en uniformiteit. Hierdoor wordt voorkomen dat verschillend beleid in tijd of plaats leidt tot desinvesteringen, inefficiënte maatregelen of zelfs het uitblijven van acties. Het is daarom van belang dat zoveel mogelijk partijen gezamenlijk het beleid opstellen voor de komende jaren.



### AFSPRAAK RETAILAGENDA (EFFICIËNTE LOGISTIEK)

Het consumentengedrag verandert. Consumenten leggen de lat steeds hoger. Een goede prijs en kwaliteit van producten behoort al lang niet meer tot de enige randvoorwaarde. Alles draait om een optimale klantervaring, zowel on- als offline. Dat vergt innovatiekracht. De Retailagenda <sup>1</sup>, opgesteld onder begeleiding van het Ministerie van Economische Zaken, speelt actief in op deze ontwikkeling. De agenda daagt betrokken partijen uit om blijvend samen te werken aan een toekomstbestendige winkelomgeving en binnensteden. Eén van de afspraken in de Retailagenda is dat de logistieke bevoorrading van winkels met betrekking tot venstertijden en milieuzones geoptimaliseerd moet worden. Samenwerking tussen overheden, ondernemers en investeerders is hierbij het sleutelwoord.



### GREEN DEAL ZERO EMISSION STADSLOGISTIEK

De Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GD ZES) is ondertekend door het bedrijfsleven en lokale en landelijke overheden. Deze partijen hebben als gezamenlijk doel in 2025 binnensteden zoveel mogelijk low-zero emission te beleveren. Om dit doel te bereiken vinden tot 2020 proefprojecten plaats, de zogeheten 'living labs', met als doel succesvolle initiatieven vanaf 2020 landelijk uit te rollen. De deelnemers aan Green Deal ZES onderzoeken via deze 'living labs' diverse verbetermogelijkheden van het anders organiseren van transport, het toepassen van nieuwe voertuigtechnologie tot het testen van innovatieve logistieke oplossingen. De overheden onderzoeken welke ruimte daarvoor kan worden gemaakt in beleid- en regelgeving en in de vorm van privileges. Voor meer informatie, voorbeelden en contact:

[www.greendealzes.nl](http://www.greendealzes.nl)

### ACTIEPUNTEN VOOR EFFICIËNT VERVOER

Om het goederen- en dienstenverkeer zo goed mogelijk en met zo min mogelijk overlast te laten verlopen ziet het bedrijfsleven kansen op de volgende punten:

#### 1. Dereguleer venstertijden en voertuigbeperkingen

Het bevoorraden van de stad is complex, omdat een evenwichtige balans moet worden gevonden tussen verschillende partijen. Enerzijds bewoners, leefomgeving, veiligheid, en een gezond ondernemersklimaat voor de detailhandel en horeca. Anderzijds de bevoorrading met goederen en diensten. Soms slaat die balans door en ontstaat er een overmaat aan regels waardoor het goederenvervoer in de stad inefficiënter wordt en er meer voertuigen dan noodzakelijk moeten rijden. Dergelijke beperkingen zijn bedoeld om de ervaren overlast door het vrachtverkeer te verminderen, maar leiden er in de praktijk juist toe dat er méér vrachtautobewegingen ontstaan, met name in de drukke ochtendspits. Om alle winkels en horecabedrijven in de beperkte netto venstertijd <sup>2</sup> te bevoorraden, moeten onnodig meer vrachtauto's worden ingezet, die daarbij ook nog eens minder efficiënt zijn beladen.

1 Meer informatie over de Retailagenda: [www.onsretailand.nl](http://www.onsretailand.nl)

2 Netto venstertijd: de tijd waarbinnen goederen daadwerkelijk kunnen worden afgeleverd aan de ontvanger, vanaf het moment waarop in winkels/horecabedrijven personeel aanwezig is om de goederen in ontvangst te nemen tot aan het einde van de venstertijd (vaak 11.00 uur, soms 12.00 uur).

#### Voorbeelden:

- Belevering van de binnensteden, ofwel de 'last mile' is per definitie kostbaar. De logistieke keten zoekt naar de meest efficiënte oplossing voor het beleveren van de binnenstad, bijvoorbeeld via netwerken waarin logistieke dienstverleners samenwerken en door passende oplossingen per type goederenstroom.
- Door venstertijden zijn bedrijven verplicht te leveren in de ochtend en de weg op te gaan tijdens het drukste moment van de dag waarop ook veel schoolgaande jeugd op de fiets onderweg is.
- Onderzoek <sup>3</sup> toont aan dat het oprekken van de venstertijden van 11 naar 12 uur in Amsterdam heeft geleid tot een vermindering van 200 vrachtauto's per dag, doordat ritten efficiënter kunnen worden gepland (meer zendingen en een hogere beladingsgraad per vrachtauto).

#### Benodigde actie

Efficiënte en verkeersveilige stadsdistributie met zo min mogelijk voertuigen levert winst op voor iedereen:

- Venstertijden zo ruim mogelijk en waar mogelijk afschaffen. Verruiming leidt tot een hogere beladingsgraad (meer zendingen per vrachtauto) en daarmee tot minder voertuigen in de stad. Hiermee verbetert de verkeersveiligheid en vermindert de uitstoot en de drukte op straat. Denk ook aan mogelijke tijdsvensters of maatwerkoplossingen aan het einde van de dag of juist in de vroege ochtend, met inachtneming van de geluidsnormen.
- Lengte- en andere voertuigbeperkingen uitsluitend voorschrijven als dit strikt noodzakelijk is. Dit komt ten goede aan het milieu en klimaat, efficiëntie, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.
- Daar waar sprake is van venstertijden i.c.m. beperkte openingstijden kan met detailhandel en horeca onderzocht worden of een efficiënte bevoorrading mogelijk is door bijvoorbeeld een straat-afleverhub of (dynamische) toegangsbeveiligingscode.

## 2. Logistieke ontkoppelpunten

Logistieke ontkoppelpunten (hierna: LOP's) gaan een rol spelen in de toekomstige transport- en logistieke processen gericht op stedelijke-, regionale- en netwerk distributie. In de toekomst zullen grootschalige logistieke terreinen aan de randen van steden ontstaan. Hier kunnen transportbedrijven en -netwerken voertuigdelen ontkoppelen en kan onder meer op- en overslag plaatsvinden. Dit met als doel het transport en de belevering van de (binnen-)steden zo schoon, veilig en efficiënt mogelijk te laten plaatsvinden.

Een LOP kan langs drie verschillende ontwikkelingssporen ontstaan, te weten:

1. Een netwerk van kleinschalige LOP's bij bestaande vervoerende en/of verladende bedrijven op het eigen terrein.
2. Aanleg van voorzieningen op en rond huidige terreinen die informeel reeds als LOP worden gebruikt om het gebruik van deze terreinen te optimaliseren.
3. Aanleg en inrichting van grootschalige LOP's op een voor dit doel bestemd terrein. Dit zijn infrastructurele voorzieningen waarvan het bedrijfsleven de exploitatie van de beschikbare ruimte voor haar rekening neemt. Deze LOP's vormen de transitie strategie voor toekomstige logistieke terreinen aan de randen van steden.

In combinatie met een reserveringssysteem inclusief een beperkte vorm van reglementering kunnen deze drie sporen de efficiëntie van zowel groot als klein transportmaterieel binnen transport- en logistieke netwerken vergroten.

Via LOP's kan verduurzaming van het transport in Nederland en de bevoorrading met low- en zero-emission transportmiddelen van de binnenstad worden gerealiseerd. Dit biedt voordelen voor milieu, klimaat en verkeersveiligheid. Daarnaast leidt de hogere efficiëntiegraad tot vermindering van congestie.

**Benodigde actie**

TLN en EVOFENEDEX zijn met verschillende steden over de ontwikkeling van LOP's in gesprek. In samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt aan de ontwikkeling van de drie sporen verder gewerkt. Het bedrijfsleven roept partijen op om uiteindelijk een geschikt netwerk van LOP's in Nederland te realiseren. De internationale component van te ontwikkelen LOP's mag hierbij niet worden vergeten.

**3. Straatmanagement**

In binnensteden waar de fysieke ruimte in winkelstraten beperkt is, kan ten aanzien van een efficiënte en veilige bevoorrading van winkels, horeca en particulieren veel winst worden behaald door zogenaamd straatmanagement toe te passen. De betrokken partijen maken dan afspraken per straat/winkelgebied om de bevoorrading in de krappe winkelstraten soepeler te laten verlopen en bereikbaarheid van bedrijven zoveel mogelijk te waarborgen. De afspraken hebben vooral betrekking op gedrag. Zo kan worden afgesproken dat chauffeurs in winkelstraten stapvoets rijden, de radio zacht zetten, niet met deuren slaan en dat ze hun voertuigen zo veel mogelijk rechts parkeren om te laden en te lossen. Aan de andere kant kunnen restauranthouders en winkeliers het voor de chauffeurs eenvoudiger maken hun werk efficiënt en veilig te doen, door hiermee rekening te houden bij uitstallingen en reclame-uitingen op straat en op het trottoir. Ook luifels kunnen later worden uitgedraaid, zodat vrachtverkeer meer fysieke ruimte beschikbaar heeft. De gemeente kan als initiator dienen voor een overleg om te komen tot afspraken en toezien op de naleving van daarvan.

**Benodigde actie**

- Breng partijen bij elkaar om te komen tot afspraken over straatmanagement;
- Leg de afspraken vast in een convenant en monitor de naleving.

**4. Efficiënte logistieke routes**

Om de doorstroming van vrachtverkeer binnen de bebouwde kom en meer specifiek in binnensteden te verbeteren, adviseert het bedrijfsleven gemeenten 'logistieke routes' in te richten. Bedrijven en brancheorganisaties denken hierover graag mee. Logistieke routes zijn routes die vrachtauto's bij voorkeur gebruiken voor de bevoorrading van particulieren, winkels en bedrijven. Als gemeenten dit slim doen, kunnen zij de bereikbaarheid van bestemmingen van het vrachtverkeer verbeteren en tegelijkertijd de overlast in binnensteden beperken. Dit leidt tot meer verkeersveiligheid, betere toegankelijkheid van winkels en een efficiënter gebruik van het wegennet.

Om het gebruik van logistieke routes te optimaliseren, is het van belang de routes goed berijdbaar te maken voor het vrachtverkeer en het vrachtverkeer zoveel mogelijk te scheiden van bijvoorbeeld fietsers. Het gaat hierbij onder meer om zo min mogelijk voertuigbeperkingen, goede bewegwijzering, goed afgestelde verkeerslichten, medegebruik busbanen, van de rijweg gescheiden fietspaden en het laten opnemen van alle gegevens in verkeersmanagementsystemen, navigatiesystemen en routeplanners.

**Benodigde actie**

- Zorg voor de inrichting van logistieke routes in overleg met bedrijven en brancheorganisaties;
- Laat actuele verkeersdata opnemen in verkeersmanagementsystemen, navigatiesystemen en routeplanners. Creëer een platform waarin deze online verkeersinfo beschikbaar komt en online losplekken en LOP's geboekt kunnen worden.

## 5. Meer laad en losplaatsen

Voldoende laad- en losplaatsen in de binnenstad, leiden tot vermindering van verkeershinder en bevordering van de verkeersveiligheid. Deze laad- en losplaatsen moeten goed herkenbaar zijn, bijvoorbeeld door markering van het wegdek en/of het plaatsen van een verkeersbord. Daarnaast is handhaving essentieel om oneigenlijk gebruik van de laad- en losplaatsen tegen te gaan.

### Benodigde actie

- Zorg voor voldoende herkenbare én beschikbare laad- en losplaatsen in de binnenstad. Niet alleen in winkelgebieden, maar ook op en bij bouwplaatsen en horecagelegenheden.
- Zorg voor adequate handhaving van foutparkeerders op de laad- en losplaatsen.
- Bevorder innovatieve oplossingen: participeer in projecten die kunnen bijdragen aan vermindering van de druk in de binnensteden, zoals LOP's, flexibele laad- en losplaatsen en privileges voor low en zero-emissie voertuigen (bijvoorbeeld toestaan laden/lossen op het trottoir).

## 6. Uniforme regelgeving ten aanzien van emissies

De afgelopen jaren hebben lokale milieuzones voor het vrachtverkeer bijgedragen aan de verschoning van het wagenpark en de verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland. De milieuzones zijn ingevoerd onder coördinatie van het Rijk, met een landelijk covenant waarin het toelatingsbeleid, mitigerende maatregelen en ontheffingen uniform zijn geregeld. Dankzij dit covenant hanteren de twaalf steden met een milieuzone voor het vrachtverkeer dezelfde eisen. Er gelden nu in Rotterdam, Amsterdam en Utrecht ook milieuzones voor bestel- en personenverkeer. Ook andere steden overwegen de invoering van een milieuzone voor bestelverkeer. Voor deze zones geldt lokaal beleid en zijn geen landelijke afspraken gemaakt.

Voor de bevoorrading van bijvoorbeeld supermarkten met volle vrachtauto's is elektrische aandrijving vooralsnog geen optie. Niet alleen vanuit technisch en economisch perspectief, maar ook omdat de productiecapaciteit van elektrische vrachtauto's nog lang niet aansluit op het aantal vrachtauto's dat nodig is om de binnensteden te belevieren. Daarom zijn alternatieve brandstoffen als (bio-)LNG en biogas de komende jaren een belangrijke oplossing voor low-emission belevieren. Het bedrijfsleven heeft duidelijkheid nodig om gericht te kunnen investeren in haar wagenpark. De investeringsfocus van bedrijven is low- en zero-emission bevoorrading in 2025. Deze ambitie is fors. Het bedrijfsleven werkt in diverse programma's actief mee om via ervaringen met living labs en experimenten de schaa sprong vanaf 2020 mogelijk te maken. Tussentijdse aanscherpingen van en verschillen in lokale emissie-regimes leiden af van het uiteindelijke doel in 2025. In enkele steden waarvoor het behalen van luchtkwaliteitsnormen meer tussentijdse maatregelen nodig zijn, denkt het bedrijfsleven intensief en pro-actief mee over hoe de doorstroming kan worden verbeterd en daarmee de luchtkwaliteit.

### Benodigde actie

Het bedrijfsleven roept het kabinet op landelijk de regie te blijven voeren op het gebied van luchtkwaliteitsbeleid:

- Europees bronbeleid met strenge standaarden voor nieuwe vracht – en bestelauto's is het meest effectief en bovendien efficiënt en eenduidig.
- Landelijk met fiscaal en stimulerend beleid een impuls geven aan de ontwikkeling en aanschaf van low- en zero-emission voertuigen. Naast elektrische aandrijving zullen (bio-)LNG en biogas de komende jaren een belangrijke rol spelen als low-emission invulling voor grote zendingen voor onder andere supermarkten.
- Nationale regie voor het creëren van het benodigde vertrouwen voor het doen van deze investeringen, bijvoorbeeld door gezamenlijke afspraken over wat low- en zero-emission inhoud en het bieden van een landelijk afwegingskader voor maatregelen om de laatste binnenstedelijke luchtkwaliteitsknelpunten aan te pakken.



## 7. E-commerce afhaalpunten en thuisbezorgen

De online bestedingen nemen toe. In het eerste kwartaal van 2016 groeien de online bestedingen aan producten met 22 procent in vergelijking tot dezelfde periode in 2015. De online consumptieve bestedingen bedragen inmiddels € 16,07 miljard per jaar. <sup>4</sup> De online bestedingen vormen 11 procent van de non-food detailhandelsomzet en 1 procent van de supermarktomzet (met een groei van 20 procent per jaar). <sup>5</sup>

Van alle online productbestellingen wordt ongeveer 80 procent bij de consument thuisbezorgd. Daarnaast wordt een aantal pakketten afgeleverd bij kluiswanden bij de servicepunten in winkels. Vooral de dienst 'thuisbezorgen' is de afgelopen jaren erg geïnnoveerd. Er zijn nieuwe diensten als avondbezorging en weekendbezorging bijgekomen. Daarnaast worden de tijdsvensters waarbinnen een pakket geleverd wordt steeds korter. Dit maakt het voor de consument nog aantrekkelijker om een pakket thuis af te laten leveren.

In tegenstelling tot thuislevering, lijken afhaalpunten in Nederland nog achter te lopen in de ontwikkeling. Mogelijk is dit één van de redenen waarom een groot percentage van de pakketten in Nederland wordt thuisbezorgd.

De overheid kan oplossingen faciliteren in de markt die tegemoetkomen aan groeiende en veranderende afleverwensen van consumenten.

Met strategisch gepositioneerde afhaalpunten kan de bestaande detailhandelsstructuur worden versterkt of aangevuld. Momenteel zijn er drie soorten afhaalpunten te onderscheiden:

1. Afhaalpunten waar webwinkels een contract mee hebben,
2. Afhaalpunten waar vervoerders een contract mee hebben,
3. Onafhankelijke partijen die de afhaalpunten openstellen voor iedereen.

De laatste optie komt nog weinig voor aangezien ketenpartijen vaak niet samenwerken als het gaat om afhaalpunten. In de praktijk betekent dit dat de consument niet kan kiezen voor het meest dichtstbijzijnde of gemakkelijkste afhaalpunt, maar dat dit afhangt van de afspraken die er tussen de ketenpartijen zijn gemaakt. Het bedrijfsleven wil de vervoersstromen in binnensteden beperken door het voor consumenten aantrekkelijker te maken om gebruik te maken van een afhaalpunt. Onderzoek is nodig om te bekijken welke oplossingen hierin mogelijk zijn. Hierbij moeten zaken als de noodzaak tot groei van het aantal afhaalpunten, de locatie van afhaalpunten en de beschikbaarheid van afhaalpunten worden meegenomen.

### Benodigde actie

- Het moet gemakkelijker worden voor winkels om afhaalpunten te ontwikkelen
- Onderzoek naar de mogelijkheden om afhaalpunten aantrekkelijker te maken voor de consument.

**Detailhandel Nederland** vertegenwoordigt 110.000 winkeliers met 700.000 medewerkers. De winkeliers zetten jaarlijks ongeveer 96 miljard euro om.

**KHN** is de grootste horeca brancheorganisatie in Nederland. Met 246 afdelingen door heel Nederland vertegenwoordigen zij ruim 20.000 horecaondernemers met bijna 200.000 horecamedewerkers.

**TLN** is dé ondernemers-organisatie voor wegtransportbedrijven en logistiek dienstverleners.

**EVOFENEDEX** is een belangenorganisatie voor logistiek en komt op voor de belangen van verladers en eigen vervoerders. Het is daarmee een vereniging van ondernemingen. Bedrijven worden lid van de vereniging EVO om gezamenlijk één stemgeluid te laten horen.

**Thuiswinkel.org** heeft meer dan 2.200 leden die online producten en diensten aan consumenten verkopen. Onze leden realiseren samen ruim 70% van alle online consumentenbestedingen in Nederland.



Postbus 262  
2260 AG Leidschendam

070 320 23 45  
www.detailhandel.nl  
@detailhandel



Pelmolenlaan 10,  
3447 GW Woerden

0348 48 94 11  
www.khn.nl



Boris Pasternaklaan 22  
2719 DA Zoetermeer

088 456 71 11  
www.tln.nl



079 346 73 46  
www.evofenedex.nl  
info@evofenedex.nl  
@evofenedex



Horaplantsoen 20  
6717 LT Ede

0318 64 85 75  
www.thuiswinkel.org  
@thuiswinkelorg