

# Handreiking Stadslogistiek

## Inleiding

Stadslogistiek is de bloedsomloop van de stad. Toch is de kennis van veel gemeenten over het onderwerp beperkt. De G40 en DMI Slimme Logistiek trekken daarom samen op om gemeenten te ondersteunen op het gebied van stadslogistiek. De doelen van deze samenwerking zijn het bevorderen en delen van kennis over stadslogistiek en het intensiveren van de samenwerking tussen gemeenten en bedrijfsleven om tot beter beleid te komen.

Deze handreiking richt zich op bestuurders en beleidsmaker van gemeenten. We maken u wegwijs in de kansen en uitdagingen in de complexe wereld van stadslogistiek. We leggen uit wat stadslogistiek behelst, waarom het belangrijk is voor u als gemeente en hoe u hier samen met andere gemeenten en private partijen concreet mee aan de slag kunt.

Het document biedt een eerste verdieping op stadslogistiek. Het gaat allereerst in op het belang van stadslogistiek in relatie tot verschillende stedelijke uitdagingen, gemeentelijk beleid voor logistiek en de meerwaarde van publiek-private samenwerking. Het document eindigt met een overzicht van koepelorganisaties en netwerken, en handvatten om zelf stappen te zetten.

## Wat is stadslogistiek?

Stadslogistiek is de verzamelnaam voor het transport van goederen en bijbehorende diensten de stad in en uit. Stadslogistiek is op te delen in verschillende segmenten, die onderling verschillen. Het overzicht in de bijlage beschrijft de segmenten, de werking van stadslogistiek en de ruimte die stadslogistiek inneemt in de stad.

## Waarom is stadslogistiek belangrijk voor gemeenten?

Stadslogistiek is de bloedsomloop van de stad. Zonder logistiek worden horeca en winkels niet bevoorrad, wordt afval niet ingezameld, kunnen geen nieuwe woningen worden gebouwd en kunnen de openbare ruimte en infrastructuur niet worden onderhouden.

Tegelijkertijd heeft stadslogistiek veel impact op de stad. Het gaat om een fors aandeel van de gemotoriseerde bewegingen, die bovendien worden gemaakt met voertuigen die groter en zwaarder zijn dan gemiddeld en die voor geluid en uitstoot zorgen. Dat is belastend voor de infrastructuur, zeker in oude steden en voor de luchtkwaliteit en brengt risico's met zich mee voor de verkeersveiligheid.

Steden groeien en verdichten. Met de groei van het aantal bewoners neemt de behoefte aan stadslogistiek toe. Tegelijkertijd staat de schaarse openbare ruimte in toenemende mate onder druk, omdat die met meer mensen en functies gedeeld moet worden. Om de kwaliteit van leven in de stad op peil te houden is het bovendien belangrijk dat er voldoende ruimte is voor recreatie en groen. Logistiek heeft ook ruimte nodig: bijvoorbeeld om goederen over te kunnen slaan en om te laden en te lossen in de stad. Het is zoeken naar de balans tussen leefbaarheid en beleving.

## Welke logistieke ruimte is er nodig in de stad?

Het bundelen, transporteren en afleveren van goederen vraagt om ruimte. Dichtbij of aan de rand van de stad zijn er distributiecentra, waar goederen worden gesorteerd om de laatste kilometers de stad in zo efficiënt mogelijk af te leggen. Distributiecentra combineren ruimte voor tijdelijke opslag met ruimte

voor overslag. Sommige distributiecentra zijn van één partij. Denk bijvoorbeeld aan DHL of Albert Heijn, andere distributiecentra zijn white label (logistieke faciliteiten die neutraal opereren) en worden door meerdere partijen gebruikt. De aard en inrichting van een distributiecentrum verschilt per segment: op een bouwhub moet het mogelijk zijn om grondstoffen en halffabricaten zowel op- als over te slaan, voor een distributiecentrum voor versgoederen zijn koelingen en vriesruimtes randvoorwaardelijk. Aan de rand van de stad zijn ook locaties voor het scheiden van afvalstromen, zodat zoveel mogelijk hergebruikt kan worden. Deze locaties liggen idealiter aan het water, zodat de bulk via het water kan worden afgevoerd om te worden verbrand. In stadscentra zijn er micro-hubs voor distributie in de haarvaten van de stad. Deze bevinden zich vaak in bestaande gebouwen. Voor het afleveren van goederen zijn laad- en losplaatsen nodig.

### **Welke stedelijke uitdagingen raken aan stadslogistiek?**

Er zijn verschillende grote stedelijke uitdagingen die raken aan logistiek en die deels met elkaar samenhangen:

- Ruimte: steden groeien en verdichten, terwijl de ruimte in de stad niet meegroeit. Dat geldt voor de openbare ruimte, die met meer mensen gedeeld moet worden. Logistiek neemt daarin, zowel rijdend als stilstaand, met grote voertuigen relatief veel plaats in. Slimme bevoorrading begint met laad- en losplekken op de juiste locaties, van waaruit zoveel mogelijk adressen met zo min mogelijk inspanningen beleverd kunnen worden. In steden met veel water is het daarnaast belangrijk dat er voldoende plekken zijn waar goederen van het water naar de weg en vice versa kunnen worden overgeslagen. Beperkte ruimte uit zich ook in beperkte tijd: in gebieden met venstertijden zijn logistieke voertuigen bijvoorbeeld alleen in de ochtend welkom in de stad. Ruimtegebrek is ook zichtbaar aan de randen van de stad, waar woningbouw het vaak wint van ruimte voor (logistieke) bedrijvigheid. Bij gebiedsontwikkeling wordt bovendien vaak niet of te laat nagedacht over ruimte voor logistieke stromen, zoals afvalinzameling, pakketbezorging of servicelogistiek.
- Leefbaarheid: de kwaliteit van de openbare ruimte in (binnen)steden wordt steeds belangrijker gevonden. Mobiliteit en logistiek moeten concurreren met andere ruimtegebruikers, zoals terrassen, groen en recreatie. Auto's zijn steeds vaker te gast. Het verbeteren van luchtkwaliteit zorgt voor de transitie naar uitstootvrije mobiliteit en veelal elektrische voertuigen. Voor logistiek betekent dit dat er in de stad steeds meer gebruik wordt gemaakt van licht elektrische vrachtvoertuigen, die qua maatvoering beter passen in de stad. Het is voor de optimale benutting van deze elektrische voertuigen van groot belang dat er voldoende laadinfrastructuur is.
- Infrastructuur: de toename van het aantal logistieke bewegingen in de stad en het gebruik van grote, zware voertuigen zorgen voor een zware belasting van de infrastructuur. De infrastructuur in oude (binnen)steden is daar niet op berekend. Kades en bruggen die zijn ontworpen voor paard en wagen kunnen langdurige belasting van vrachtwagens niet aan.
- Economie: de vitaliteit van binnensteden staat onder druk. Dit komt onder andere door consumententrends op het gebied van e-commerce en het thuis laten bezorgen van eten en boodschappen. Binnensteden zijn steeds meer afhankelijk van een aantrekkelijke functiemenging, zoals winkels en horeca. Een adequate bevoorrading met zo min mogelijk overlast voor de omgeving is daarbij cruciaal.

Bovenstaande uitdagingen vragen om (gemeentelijk) beleid en om aanpassingen van het (logistieke) bedrijfsleven, zowel qua bedrijfsvoering als qua wagenpark. De gevraagde aanpassingen zijn soms tegenstrijdig aan elkaar. Zo zijn elektrische voertuigen zwaarder dan voertuigen die op fossiele

brandstoffen rijden, waardoor leefbaarheids- en infrastructurele uitdagingen elkaar tegenwerken. En het gebruik van kleinere voertuigen uit leefbaarheidsoverwegingen kan betekenen dat er meer ritten nodig zijn om hetzelfde volume aan goederen de stad in en uit te brengen. Dat conflicteert met de behoefte van gemeenten om de logistieke druk omlaag te brengen. Bovendien wordt het fysiek bijna onmogelijk voor logistieke dienstverleners om het toegenomen aantal ritten binnen de geldende venstertijden uit te voeren en is er nu al een tekort van tienduizenden beroepschauffeurs in de logistiek.

### **Wat doen gemeenten op het gebied van stadslogistiek?**

Stadslogistiek is in veel gemeenten van oudsher de vergeten modaliteit. Bij mobiliteitsbeleid wordt in eerste instantie gedacht aan personenmobiliteit, terwijl stadslogistiek gebruik maakt van dezelfde openbare ruimte als auto's, fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Daar komt bij dat de logistieke partijen, die door kleine marges sterk gericht zijn op optimalisatie en efficiëntie, hun weg door de stad altijd wel wisten te vinden.

In sommige steden werd enkele decennia geleden al nagedacht over voorkeursroutes voor vrachtverkeer, over laden en lossen en over venstertijden in drukke gebieden. Met de invoering van de milieuzones en later de zero-emissiezones, die sinds 2014 worden voorbereid, kwam er bij een aantal gemeenten meer aandacht voor logistiek. Meer recent is de toenemende aandacht voor logistiek in het kader van leefbaarheid in de stad, bijvoorbeeld in het streven naar autoluwe binnensteden, en verkeersveiligheid.

In veel gemeenten is de (beleids-)capaciteit op het gebied van stedelijke logistiek zeer beperkt. De beperkt beschikbare capaciteit kan zich bovendien op verschillende beleidsterreinen bevinden, variërend van mobiliteit tot duurzaamheid en economie. Dit staat samenhangende beleidsontwikkeling in de weg en gaat voorbij aan mogelijke tegenstrijdigheden in stedelijke uitdagingen. In gemeenten met een zero-emissiezone leunt het beleid zwaar op de zero-emissiezone, maar wordt niet vanuit een bredere visie op de rol van stedelijke logistiek in een leefbare stad gewerkt.

Het ontbreekt bovendien in veel gemeenten aan kennis over de werking van stedelijke logistiek, wat leidt tot generieke of ad hoc keuzes en daarmee tot beleid dat slecht aansluit bij de praktijk. Een voorbeeld hiervan zijn de vele logistieke pilots die met de beste bedoelingen door gemeenten zijn opgezet, bijvoorbeeld voor hubs voor overslag aan de rand van de stad, zonder dat zicht is op een kloppende businesscase of kansen voor opschaling. Er is onvoldoende contact met het (logistieke) bedrijfsleven en daarmee is er onvoldoende zicht op de vraag wat het bedrijfsleven nodig heeft om de door de gemeente gewenste aanpassingen te kunnen doen. Zo is er bij veel gemeenten weinig besef van het feit dat logistieke dienstverleners tijdens hun dagelijkse rondes ook over gemeentegrenzen heen gaan of dat het jaren duurt voordat investeringen in nieuwe voertuigen zijn afgeschreven.

Het gebrek aan kennis over of een visie op stadslogistiek brengt verschillende risico's met zich mee voor gemeenten. Een voorbeeld daarvan is denken op postzegelniveau, terwijl de bredere context uit het oog wordt verloren. Zo kan het een juiste ingreep lijken om een laad/losplek te schrappen na klachten van de burens, maar kunnen daardoor vervolgens verkeersonveilige situaties in een groter gebied ontstaan omdat leveranciers noodgedwongen op straat gaan laden of lossen. Een ander voorbeeld is het opleggen van onrealistische eisen aan voertuigen, bijvoorbeeld door afmetingen van voertuigen dusdanig te beperken dat leveranciers over moeten stappen naar kleinere voertuigen en veel meer ritten moeten maken om hun volumes te verplaatsen. Een derde soort risico is dat gemeenten zonder visie op of kennis van logistiek een speelbal worden van opportunistische bedrijven, die uit eigenbelang bepaalde privileges vragen. Een voorbeeld hiervan is het toestaan van het plaatsen van pakketkluisen in de openbare ruimte, zonder dat daar vanuit het algemeen belang regels aan zijn gekoppeld.

## **Kansen voor integraal en regionaal beleid**

Europese regelgeving biedt gemeenten een mooie kans om vanuit een integrale en regionale blik naar stedelijke logistiek te kijken. De EU heeft als onderdeel van het Trans-European Transport (TEN-T) Netwerk een aantal stedelijke knooppunten (ook wel urban nodes genoemd) aangewezen. In deze steden met meer dan 100.000 inwoners en omliggende gebieden komen multimodale transportnetwerken, zoals spoor, weg, lucht en water, samen. Ze functioneren als cruciale logistieke hubs binnen het TEN-T netwerk. Het EU Urban Mobility Framework verplicht steden vanaf 100.000 inwoners om vóór 2028 een Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) vast te stellen. Een Sustainable Urban Logistics Plan (SULP) is hierin een verplicht onderdeel en maakt stedelijke logistiek expliciet onderdeel van mobiliteitsbeleid.

De verplichting om een SUMP/SULP op te stellen stelt gemeenten in staat om logistiek integraal te verbinden aan leefbaarheid, bereikbaarheid, ruimtegebruik en economie en om samen met omliggende gemeenten en het bedrijfsleven tot zinvol en haalbaar beleid te komen. Ook voor kleinere gemeenten rond de grotere steden is dit relevant, omdat logistieke dienstverleners vaak regionaal werken. Beleid dat regionaal is geharmoniseerd zorgt ervoor dat deze partijen zich gemakkelijker kunnen aanpassen. Bovendien voorkomt regionale samenwerking dat strikt beleid in grote steden leidt tot negatieve effecten in omliggende gemeenten.

## **Andere voordelen van samenwerking tussen gemeenten op het gebied van stadslogistiek**

De SUMP/SULP is een concrete aanleiding om de samenwerking tussen gemeenten op te zoeken. Er zijn ook meer algemene voordelen aan intergemeentelijke samenwerking in stadslogistiek. Door samen te werken bundelen gemeenten capaciteit, kennis en krachten. Hierdoor ontwikkelt ambtelijke kennis en expertise op het gebied van stadslogistiek zich sneller en wordt het wiel niet langer op meerdere plekken tegelijk uitgevonden. Zo staan gemeenten ook sterker richting het bedrijfsleven en andere partners: ze praten met één mond, weten beter wat ze willen, wat er nodig is en wat werkt en niet werkt. Gemeentelijke samenwerking is daarmee ook aantrekkelijk voor het (logistieke) bedrijfsleven, dat baat heeft bij een duidelijke en consistente overheid en uniforme regels en vereisten.

## **De voordelen van publiek-private samenwerking op het gebied van stadslogistiek**

Gemeenten en bedrijfsleven hebben weliswaar verschillende rollen en verschillende belangen, maar vinden elkaar in het streven naar een leefbare, toekomstbestendige stad. Gemeenten hebben een visie op de stad in de nabije of verre toekomst en bepalen de kaders die nodig zijn op weg naar deze toekomst. Denk bijvoorbeeld aan het streven naar schone lucht voor de toekomstige inwoners van de stad waar de invoering van ZE-zones een bijdrage aan levert. Het bedrijfsleven heeft zich aan te passen aan deze visie en de bijbehorende kaders en beschikt over de creativiteit en het ondernemerschap om nieuwe concepten en oplossingen te ontwikkelen. Denk bijvoorbeeld aan de vele varianten aan licht elektrische vrachtvoertuigen of platforms voor het bundelen van goederen.

Publiek-private samenwerking en het consulteren van het bedrijfsleven in een vroeg stadium heeft veel meerwaarde. Het biedt bedrijven duidelijkheid en overzicht en de kans om input te geven op voorgenomen beleid, wat ten goede komt aan de haalbaarheid en het draagvlak als dat beleid er eenmaal is. Bovendien biedt een goede dialoog en het bedrijfsleven perspectief en daarmee grotere bereidheid om te investeren in de toekomst.

## **Koepelorganisaties**

Het is voor gemeenten in praktische zin onmogelijk om intensief contact te onderhouden met het hele (logistieke) bedrijfsleven. Verschillende branche- en koepelorganisaties kunnen hierbij een verbindende rol vervullen, bijvoorbeeld door gemeenten gericht te koppelen aan bedrijven die mee kunnen denken over bepaald voorgenomen beleid. Voorbeelden van dit soort organisaties zijn:

- MKB Nederland, dat landelijk en regionaal is georganiseerd en waarin verschillende koepelorganisaties zijn vertegenwoordigd;
- Transport en Logistiek Nederland (TLN), de organisatie van ondernemers in de transport- en logistieke sector;
- Evofenedex, organisatie voor ondernemers in de logistiek en (internationale) handel;
- Bouwend Nederland, de vereniging van bouw- en infrabedrijven;
- Koninklijke Horeca Nederland, vereniging van horecaondernemers;
- Food Service Nederland, organisatie die de grote horeca-leveranciers vertegenwoordigt;
- Techniek Nederland, de ondernemersvereniging voor technisch dienstverleners, installatiebedrijven en de elektrotechnische detailhandel en reparatie;
- Lokale ondernemersverenigingen;
- Bedrijven Investerings Zones (BIZzen).

### **Netwerken voor gemeenten**

Er zijn verschillende netwerken waarin gemeenten kennis kunnen uitwisselen over stedelijke logistiek. Voorbeelden van dit soort netwerken zijn:

- Het netwerk rond de invoering van de Zero-emissiezones, waarin gemeenten met een (voorgenomen) zero-emissiezone met het rijk en bedrijfsleven samenwerken aan de invoering. Contactpersoon: Eric Jellema, [e.jellema2@leiden.nl](mailto:e.jellema2@leiden.nl)
- Het G40 netwerk stadslogistiek, waarin de G40 vanuit de economische en fysieke pijlers kennisdeling organiseert. Contactpersoon vanuit de G40: Tjeerd Leistra, [t.leistra@oss.nl](mailto:t.leistra@oss.nl)
- DMI Slimme Logistiek, waarin verschillende gemeenten en het ministerie van I&W samenwerken aan kennisdeling en nieuwe (digitale) oplossingen. Contactpersoon: Robbert Janssen, [robbert.janssen@minienw.nl](mailto:robbert.janssen@minienw.nl)

*NB: het G40 netwerk stadslogistiek en DMI Slimme Logistiek werken samen om zoveel mogelijk gemeenten te kunnen bedienen*

- Het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) heeft een (besloten) groep over stadslogistiek, waarin gemeenten kennis delen en zich laten inspireren door kennisinstellingen, belangenorganisaties en overheden. Contactpersoon: Arthur ter Weeme, [arthur.terweeme@gnmi.nl](mailto:arthur.terweeme@gnmi.nl)

### **Topsector Logistiek**

In de Topsector Logistiek werken bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen samen aan innovaties in de logistiek. Eén van de thema's van de topsector is 'steden en ruimte'. Binnen dit thema wordt instrumentarium ontwikkeld om logistiek in ruimtelijke plannen te integreren, wordt gewerkt aan het organiseren van duurzame en verkeersveilige logistiek, wordt ketensamenwerking

bevordert en data vertaald naar beleid en operationele verbeteringen. De topsector beschikt ook over een kennisbank met relevante (onderzoek) informatie. Die is toegankelijk via: <https://topsectorlogistiek.nl/toepassingsgebieden/steden-ruimte>.

### **Wat kunt u als gemeente zelf doen?**

Gemeenten kunnen zelf al verschillende concrete stappen zetten om grip te krijgen op stadslogistiek en gericht beleid te ontwikkelen:

- *Breng de huidige situatie in kaart:* hoe ziet de stadslogistiek in uw gemeente eruit? Welke stromen zijn dominant en waar zitten knelpunten?
- *Bepaal waar verbetering mogelijk is:* waar leidt stadslogistiek tot druk op leefbaarheid, ruimtegebruik of veiligheid? En waar liggen kansen voor efficiëntere of schonere logistiek?
- *Formuleer wat daarvoor nodig is:* denk aan beleidskeuzes, ruimte, regelgeving of samenwerking met andere partijen.
- *Werk integraal en regionaal samen:* stem beleid af met omliggende gemeenten en betrek verschillende beleidsdomeinen binnen de eigen organisatie.
- *Sluit aan bij bestaande netwerken:* maak gebruik van bestaande gemeentelijke netwerken en kennisplatforms om ervaringen te delen en van elkaar te leren.
- *Zoek actief de dialoog met het bedrijfsleven:* betrek logistieke partijen en koepelorganisaties vroegtijdig bij beleidsvorming om te komen tot haalbare en effectieve oplossingen.

### **Wat kunt u van G40 en DMI Slimme Logistiek verwachten?**

De G40 en DMI Slimme Logistiek ondersteunen gemeenten bij het ontwikkelen en uitvoeren van beleid voor stadslogistiek. U kunt onder andere rekenen op:

- *Kennisdeling en inspiratie:* via digitale kennis- en inspiratiesessies voorzien van praktijkvoorbeelden door makt en gemeenten wordt actuele kennis gedeeld.
  - 11 mei 2026 staat er een kennis- en inspiratiesessie gepland in het kader van selectief toegangsbeleid.
- *Netwerk en samenwerking:* toegang tot een netwerk van gemeenten, kennisinstellingen en marktpartijen om ervaringen uit te wisselen en samen op te trekken.
- *Concrete handvatten en instrumenten:* tools, inzichten en methodieken om beleid verder te ontwikkelen en te implementeren.

Stadslogistiek vraagt om samenwerking, inzicht en gerichte keuzes. Dit document biedt daarvoor een eerste basis; de volgende stap ligt bij de gezamenlijke uitwerking in de praktijk.

Bent u geïnteresseerd in deelname? Neem dan contact op via de volgende contactpersonen. Contactpersoon vanuit de G40: Tjeerd Leistra, [t.leistra@oss.nl](mailto:t.leistra@oss.nl) en contactpersoon vanuit DMI: Robbert Janssen, [robbert.janssen@minienw.nl](mailto:robbert.janssen@minienw.nl).

## **Bijlage: wat is stadslogistiek?**

In de [Outlook Stadslogistiek 2035](#) onderscheidt TNO de volgende subsegmenten:

- Verslevering: de bevoorrading van horeca en retail. Ook de toenemende bezorging van boodschappen en maaltijden aan huis valt onder dit segment;
- Distributie van stukgoederen: naar retailketens en specialisten, maar ook aan huis;
- Afvalinzameling bij bedrijven en consumenten;
- Express en pakketten: vanuit webwinkels naar bedrijven en consumenten;
- Facilitair en service: de bevoorrading van grote instellingen, zoals kantoorgebouwen, scholen en ziekenhuizen en de levering van diensten, zoals de loodgieter of de liftmonteur;
- Bouwlogistiek: het leveren van materiaal materieel aan bouwprojecten en het vervoer van personeel van en naar de bouwplaats.

### **Hoe bewegen goederen zich door de stad?**

Het overgrote deel van de stadslogistieke bewegingen vindt plaats over de weg. Daarvoor worden voertuigen gebruikt die passen bij het soort goederen dat wordt vervoerd én bij de afmetingen van de openbare ruimte in de stad. De voertuigen variëren van vrachtwagens, bijvoorbeeld voor de bevoorrading van supermarkten en winkels, en vuilniswagens tot bestelwagens en licht elektrische vrachtvoertuigen (levv's) in verschillende maten.

Stadslogistieke voertuigen maken zo'n 15% uit van het gemotoriseerd verkeer in de stad, zo blijkt onder meer uit tellingen van de gemeente Amsterdam. Op sommige tijdstippen, zoals tijdens venstertijden, is dat aandeel fors hoger.

Het aandeel gereden kilometers verschilt per segment (Outlook stadslogistiek 2025). Verreweg de meeste kilometers worden gemaakt door de stromen facilitair en servicelogistiek (33%) en stuk- en versgoederen met respectievelijk 28% en 23%. Bouwlogistiek heeft een aandeel van 10% van de gereden kilometers. De inzameling van afval en het vervoeren van pakketten hebben beide een aandeel van 3% in de gereden kilometers.

De zichtbaarheid van voertuigen in de stadslogistiek komt niet altijd overeen met het aandeel gereden kilometers. Dat heeft te maken met het soort lading en het aantal stops dat een voertuig tijdens één rit maakt. Ter illustratie: het aantal gereden kilometers van afval en pakketten is verwaarloosbaar, maar omdat deze stromen tijdens één rit tientallen adressen aan doen en dus vaak stil staan zijn ze zeer zichtbaar in de stad. Andersom vindt de bevoorradingen van de supermarkten vaak in de vroege ochtend plaats met grote vrachtwagens, die vol heen gaan en ook vol met afval en emballage de stad weer uit gaan.

Een fractie van de stadslogistieke bewegingen gaat over het water. Het gaat dan bijvoorbeeld over het aanvoeren en afvoeren van bouw materiaal en -materieel voor bouwprojecten die direct aan het water zijn gelegen. In Utrecht vaart al jarenlang een bierboot, die de horeca aan de Oudegracht bevoorraadt en een eco-boot, die bedrijfsafval inzamelt in hetzelfde gebied. In andere gemeenten, zoals Amsterdam en Leiden, zijn pilots gedaan om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn. Steeds meer gemeenten onderzoeken de mogelijkheden om meer logistiek over water te doen, bijvoorbeeld om kwetsbare infrastructuur zoals kades, bruggen en werfkelders te ontlasten of de logistieke druk in binnensteden te verlichten. Er zijn vaak voldoende waterwegen in de binnenstad, die bovendien ooit waren bedoeld voor logistiek. Het pijnpunt is voornamelijk dat vervoer over de weg in veel gevallen makkelijker en goedkoper is.

### **Hoe ziet de keten eruit?**

De precieze keten verschilt per segment, maar begint altijd met een besteller. Dat kan een bedrijf, organisatie of persoon zijn. De besteller bestelt doorgaans bij een verlader, die de goederen levert en het vervoer ervan in gang zet. De vervoerder brengt de goederen vervolgens bij de besteller. Daarnaast zijn er nog partijen die ervoor zorgen dat verschillende leveringen worden gebundeld om het vervoer de stad in en uit efficiënter te laten verlopen.