

## G40 aanpak stadslogistiek - verslag kennis- en inspiratiesessie horecabelevering

---

Vergaderdatum en - tijd	9 december 2025 om 15.30 uur
Vergaderplaats	Online, MS-Teams
Deelnemers	Ernst Frese (Gouda), Eric Jellema (Leiden), Eveline Botter (Leiden), Rick Naaktgeboren (Dordrecht), Stefanie Moerland (Dordrecht), Siddhartha Martijn (Deventer), Niels Verboom (Hengelo), Carla Haafkes (Hengelo), Dimitri Pouwels ('s Hertogenbosch), Tjeerd Leistra (Oss), Nout Ramaekers (Eindhoven), Michiel van der Hagen (Arnhem), Ramon Kleinhesselink (Arnhem), Steven Stroet (FSN), Walther Ploos van Amstel (Topsector Logistiek), Cathelijne Hermans (Rebel), Jasper van Beveren (Rebel)
Afwezig (met afmelding)	Benjamin Groenewolt (Enschede), Matthias de Visser (Roosendaal), Tako de Jong (Apeldoorn)

---

Op dinsdagmiddag 9 december vond de eerste kennis- en inspiratiesessie plaats in het kader van de G40-aanpak Stadslogistiek, met als centraal thema horecabelevering.

### **Presentatie door Steven Stroet (Food Service Nederland)**

De eerste presentatie werd verzorgd door Steven Stroet (FSN). Steven schetste een beeld van de foodservicemarkt in Nederland en de rol die groothandels daarin spelen. De totale omzet van de foodservicemarkt bedroeg in 2023 7,7 miljard euro, maar FSN benadrukte dat deze sector tijdens en na corona flinke klappen kreeg, anders dan de supermarktbranche die juist groeide. FSN vertegenwoordigt groothandels die samen verantwoordelijk zijn voor meer dan de helft van deze omzet, en daarmee een cruciaal onderdeel vormen van de Nederlandse voedselvoorziening.

Steven lichtte toe dat horecagroothandels een onmisbare schakel vormen tussen producenten, leveranciers en horecaondernemers. FSN beschikt over distributienetwerken met verschillende temperatuurstromen — koel, vries en droog — waardoor zij dagelijks duizenden uiteenlopende producten kunnen leveren aan horeca, zorginstellingen, scholen en andere publieke voorzieningen.

Toch wordt de maatschappelijke rol van deze sector volgens FSN nog regelmatig onderschat. Beleidsmaatregelen zoals venstertijden, zero-emissiezones of het herinrichten van laad- en loslocaties hebben directe en soms ingrijpende gevolgen voor de logistieke processen van groothandels. Steven benoemde dat gemeenten deze impact niet altijd volledig overzien. Hij pleitte daarom voor een meer gezamenlijke aanpak, waarin gemeenten tijdig en transparant communiceren, en waarin beleid beter aansluit op de operationele werkelijkheid van belevering.

FSN benoemde ook enkele urgente uitdagingen waar de branche voor staat. Zo vormt de elektrificatie van het wagenpark een grote opgave, mede door de beperkt beschikbare netcapaciteit. Ook zijn geschikte laad- en losplekken in binnensteden schaars of niet ingericht voor de grootte en manoeuvreerbaarheid van voertuigen. Daarnaast benadrukt Steven dat er geen "one-size-fits-all" oplossing is: horecabevoorrading werkt anders in een historische binnenstad dan in een nieuwbouwwijk of winkelgebied, en vraagt daarom altijd om maatwerk.

### **Presentatie door Walther Ploos van Amstel (Topsector Logistiek)**

De tweede presentatie werd gegeven door Walther Ploos van Amstel, die de bredere context van stadslogistiek schetste. Hij liet zien dat logistiek een veel groter deel van het stedelijk verkeer inneemt dan vaak wordt gedacht: binnen de ring A10 bijvoorbeeld, rijden dagelijks 25.000 bestelauto's en 6.000 vrachtwagens, waarvan ongeveer 15% logistiek verkeer is. Horeca is hierin een belangrijke factor: ongeveer 14% van alle logistieke bewegingen komt voort uit horecabelevering.

Walther benadrukte dat steden de komende jaren ingrijpend veranderen. Ruimte wordt schaarser, verkeer moet veiliger en klimaatdoelen vragen om emissiereducties. Het totaal aantal logistieke bewegingen in steden moet met circa 40% omlaag, willen steden leefbaar en bereikbaar blijven. Dat vraagt om een fundamenteel andere manier van organiseren: gebiedsgericht, slim en in nauwe samenwerking met ondernemers.

Als oplossingsrichting werd het concept van gebiedsgericht werken uit de rapportage "outlook stadslogistiek 2035" aangegeven, geïllustreerd met verschillende wijktypen (van autoluwe wijken tot historische binnensteden). Elk gebied kent zijn eigen dichtheid, functies, vervoersprofielen en logistieke uitdagingen. Dit betekent dat maatwerk onvermijdelijk is. Een oplossing die goed werkt in een autoluwe woonwijk kan in een historische binnenstad juist tot extra problemen leiden (simpelweg omdat straten smaller zijn, ondernemers dichter op elkaar zitten en laad- en losruimte beperkter is).

Daarnaast ging Walther in op de rol van ondernemers en gemeenten binnen het stedelijke transitieproces. Ondernemers moeten worden betrokken bij de vraag: "Wat voor buurt willen we zijn?" en "Wat is waardevol in deze publieke ruimte?" Gedrag speelt hierbij een grote rol, zowel van leveranciers als van bestellers. Gemeenten kunnen dit volgens hem het beste aanpakken via praktijkexperimenten, waarin ze niet op de stoel van de ondernemer gaan zitten, maar samen werkbare oplossingen ontwikkelen. Ook benadrukte hij de noodzaak van continuïteit in beleid, zodat ondernemers kunnen anticiperen en investeren.

Tot slot ging Walther in op de vraag of bundeling van horecabevoorrading kansrijk is. Het antwoord: dat hangt af van de context én van de bereidheid van zowel leveranciers als horecaondernemers om gezamenlijk mee te doen. Succesvolle bundeling vraagt duidelijke doelen: wil je ritten reduceren, overlast verminderen, emissies terugdringen of efficiënter werken?

### **Afronding**

Na de presentaties van Steven en Walther werd ingezoomd op de vraag welke gemeenten ideeën hebben voor een mogelijke pilot. Onder andere Arnhem gaf aan graag verder in gesprek te gaan over de mogelijkheden voor een pilot rondom de inzameling van afval op de Korenmarkt. Afgesproken is dat Rebel hiervoor contact zal opnemen om dit verder te verkennen. Daarnaast geldt voor alle aanwezige gemeenten dat zij, wanneer zij kansen of aanknopingspunten zien voor een pilot, worden uitgenodigd om contact op te nemen met Rebel om dit verder te bespreken.

Verder kwamen tijdens de afronding ook enkele bredere uitdagingen en wensen voor toekomstige kennissessies naar voren. Zo werd onder andere door 's Hertogenbosch de vraag gesteld of de momenteel gehanteerde maximale voertuiglengte van 10 meter nog wel relevant is en helpt, of dat deze niet zou moeten worden verruimd of juist verkleind.