

Welkom!

E-commerce en pakketbezorging

-
Kennis- en inspiratiesessie aanpak stadslogistiek
24 maart 2026

Stedennetwerk
G40



DMI · ECOSYSTEEM

Programma van vandaag

15.30 – 15.45 | Opening en introductie e-commerce & pakketbezorging – Cathelijne Hermans (Rebel)

15.45 – 16.00 | DMI en de pakketpuntenviewer - Robbert Janssen (DMI)

16.00 – 16.30 | Gemeentelijk handelingsperspectief voor inzet en effecten van pakketkluizen – Laura Tavenier (Rebel)

16.30 – 17.00 | Convenant pakketlogistiek – Laurens Tuinhout (gemeente Den Haag)

Opening en introductie e-commerce & pakketbezorging

– Cathelijne Hermans (Rebel)

We doen het (bijna) allemaal....



**14,1 miljoen
online kopers**

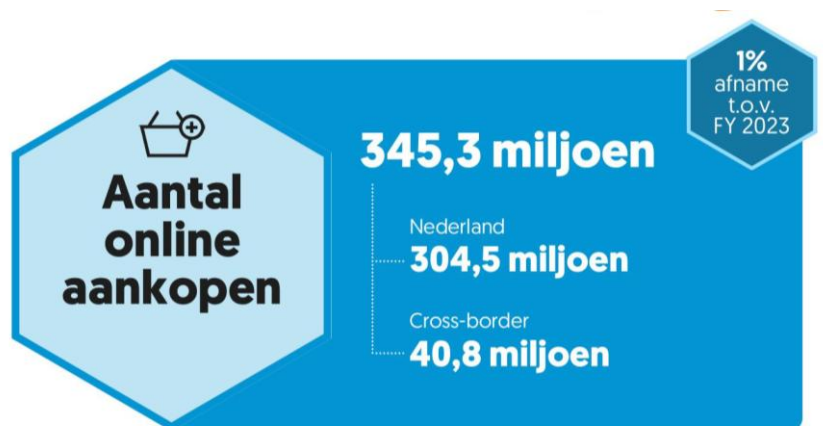
waarvan

8,1 miljoen

ook cross-border shoppen

- 97% van de Nederlandse bevolking 15+ koopt minimaal 1x per jaar online
- 55% koopt ook online bij buitenlandse webshops

....gemiddeld ruim 24 keer per jaar



- Online bestedingen groeien al jaren, terwijl het aantal online aankopen (dus het aantal bestellingen) licht afneemt.
- Dit kan bijvoorbeeld komen door inflatie of consolidatie van bestellingen (méér items in één aankoop)
- Zo'n 12% van de online bestedingen en online aankopen komt van buitenlandse webshops

Waar gaan de pakketten naartoe?

In en rond privaat domein

Op publiek domein

Multi-
functioneel

Type A –
bemand
servicepunt



Type C –
pakketkluis bij
een
mobiliteits-
hub

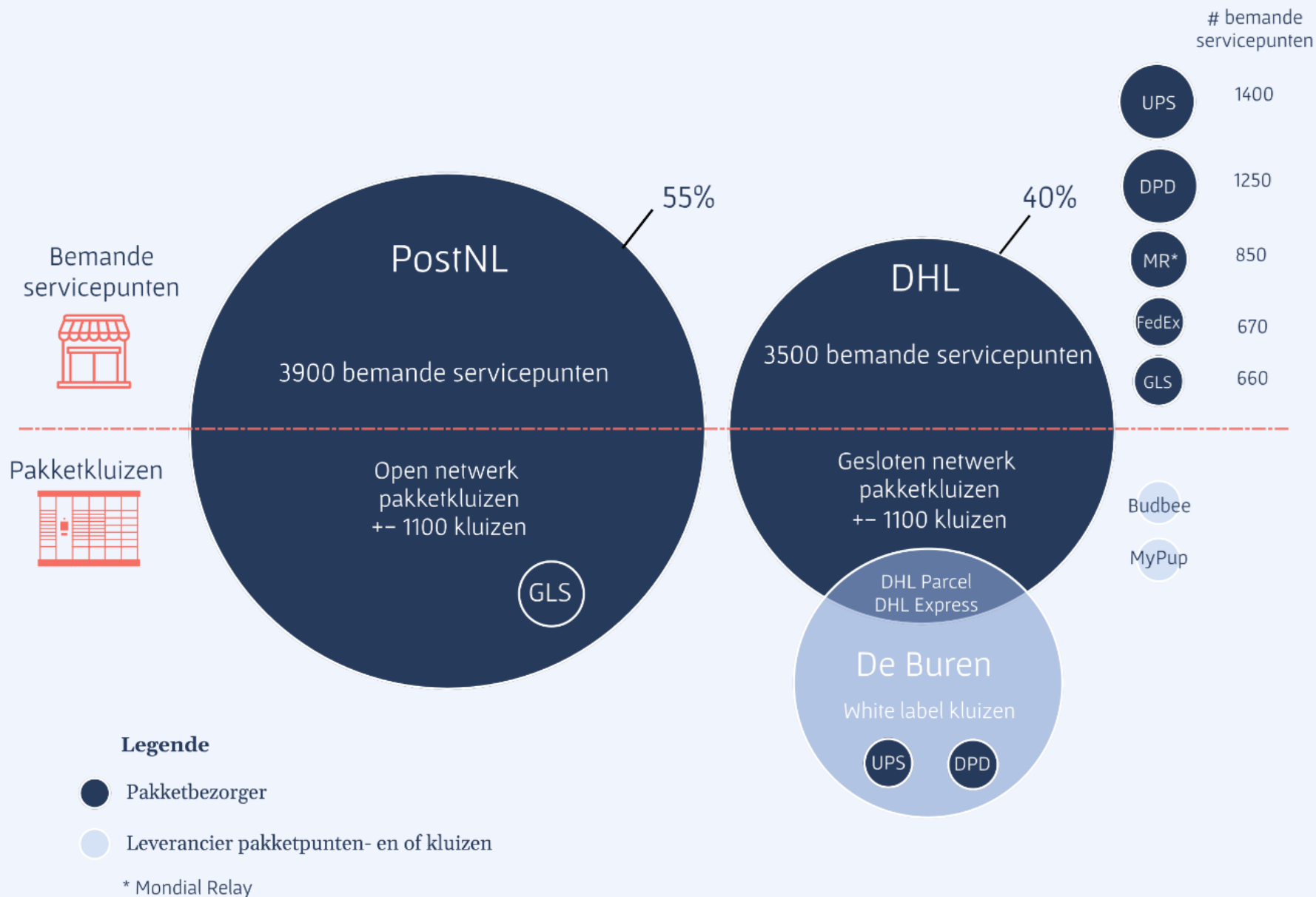
Mono-
functioneel

Type B –
pakketkluis
op privaat
domein



Type D –
pakketkluis
buiten op
publiek
domein

Overzicht marktaandeel pakketbezorgers en leveranciers pakketpunten- en kluisen



Pakketten in de stad

- Het is een zichtbare stroom in de stad: tientallen stops per rit
- Het aandeel kilometers in de stad is echter verwaarloosbaar (3%)
- Pakketleveranciers zoeken naar (openbare) ruimte in de stad
- Gemeenten worstelen met het antwoord en met hun rol

DMI en de pakketpuntenviewer

- Robbert Janssen (DMI)

DMI-ecosysteem

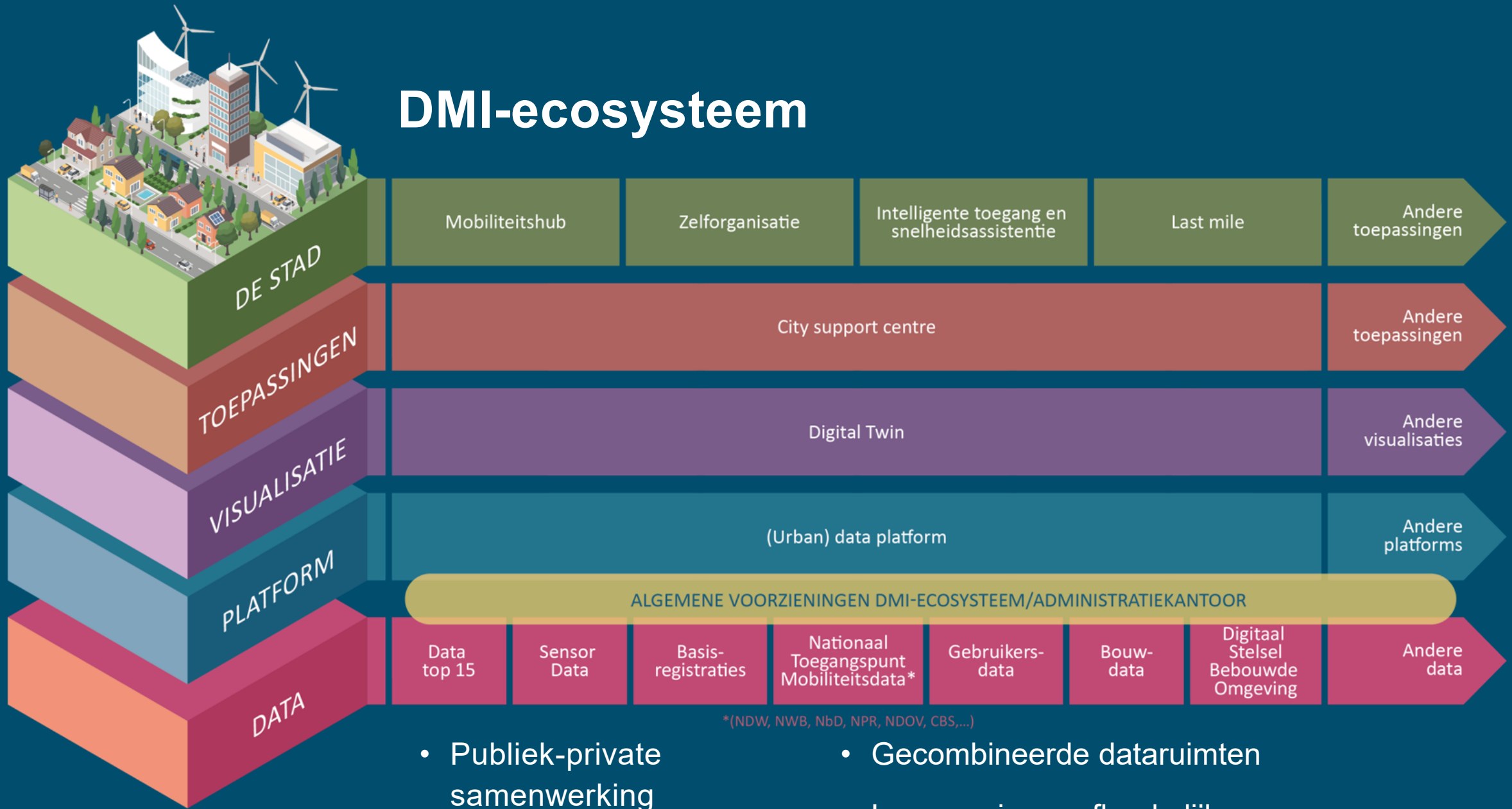




DMI·ECOSYSTEEM in een notendop

1. Doel: duurzame oplossingen verwezenlijken m.b.t. stedelijke verdichting, mobiliteit, leefbaarheid, energie en natuur. In gezamenlijkheid en digitaal ondersteund.
2. Innovatiepartnership met 5 jarige contractperiode (2023 - 2028). Daarna moet het ecosysteem zelf blijven vliegen
3. 17 innovatie-opdrachten voortvloeiend uit Europese aanbesteding
4. Start met 2 ministeries, 20+ gemeenten, 80+ bedrijven
5. Budget: € 85M NGF + € 42M privaat + € 55M gemeenten + € 105M Rijk over looptijd
6. Aansluiten bij het DMI-ecosysteem is vrijwillig maar niet vrijblijvend

DMI-ecosysteem



*(NDW, NWB, Nbd, NPR, NDOV, CBS,...)

- Publiek-private samenwerking
- Gecombineerde dataruimten
- Schaalbare oplossingen
- Leverancier onafhankelijk

Deelnemers DMI-ecosysteem

Per 1 juli 2025

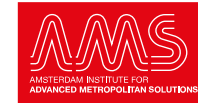
ACCEPT.
INSTITUTE



Gemeente Almere



Gemeente
Amsterdam



ANALYZE

Apeldoorn



automicle

BEMOBILE
smart mobility



Gemeente Breda

Caeli

Capgemini

Civity
turning raw data into meaningful stories



Coding
the Curbs

CollaborAll

ConnAct
Connecting Minds & Matters

connexxion

dexes

dsm advies, proces- en
projectmanagement

DORDRECHT

ELBAREC
media en communicatie

eit Urban Mobility

Facilicom

fileradar



FUTURE CITY
foundation

GAIYO

GEONOVUM

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

CROWD·SCAN
THE FUTURE OF CROWD ANALYTICS

Heerlen

Gemeente Helmond

Deelnemers DMI-ecosysteem

Per 1 juli 2025

HEROES

heijmans



KPMG

Kurtosis

Gemeente Leeuwarden

gemeente Lelystad

luminis.

MAP



MOBILITY SENSING

monotch
SMART MOBILITY PLATFORMS



Nijmegen

PosadMaxwan



Gemeente Sittard-Geleen



StraTopo

STARLING ASSOCIATES



iSHARE

swarco

Technolution
Redefining solutions



TNO innovation for life

TOWNMAKING'it'

TU/e EINDHOVEN UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

UNIVERSITEIT VAN AMSTERDAM



Vialis

ViNotion
Making surveillance smart

SIEMENS

v.tron

WAYSIS.

we LABS

Deelnemers DMI-ecosysteem

Per 1 juli 2025

 WeCity
Build Smarter

 Zwolle

 Web-ICT
Services B.V.

 BURO
BORGLAND

 geosquare

 SureSync
by VISMA

 GAES

 VIANOVA

 IMAGEM

 esri Nederland

 's-Hertogenbosch

 NOVIS & DEMEIJ

 Gemeente
Groningen

 Clappform

 Royal
HaskoningDHV
Enhancing Society Together

 SURF

 kpn

 keana

 Use Water Twice
HYDRALOOP

 TU Delft

 Den Haag

 Culemborg

 EQUINIX

 Gemeentelijke
Vervoercentrale
Zeeland B.V.

 Rioned.

 twin
topics

 VORTEX

 READAR
real estate radar

 PRO RUIMTE
grensverleggend verbinden

 geoexperts

 TYGRON PLATFORM

 transdev
the mobility company

 VCCR

 PROVINCIE
FLEVOLAND

 gemeente
Deventer

 TMC
taxameter centrale

 Hilversum
Mediastad

 ENA advies

Deelnemers DMI-ecosysteem

Per 1 juli 2025



DMI-ecosysteem en thema Slimme Logistiek

Vier pijlers

- Inzet op informatietechnologie
 - Coördineren van beleid
 - Organiseren en afspraken maken
 - Kennis, kennis, kennis
- = Beter zicht, meer inzicht, ander handelingsperspectief

...en (nu) acht thema's in het fysieke domein

Slimme verstedelijking

Hubs woningbouw

Slimme logistiek

Circulair

Publieke mobiliteit

Zelforganisatie

Stedelijk verkeer

PDX



DMI·ECOSYSTEEM

07/12/23 | START UITVOERING PLAN VAN AANPAK
SLIMME DUURZAME VERSTEDELIJKING EN LOGISTIEK

✘ Gemeente
✘ Amsterdam
✘



Gemeente
Rotterdam



Zwolle



Gemeente Almere



Den Haag

Alphen aan den Rijn



Gemeente Breda



DORDRECHT



Apeldoorn



EINDHOVEN



's-Hertogenbosch



Nijmegen



Gemeente
Haarlem

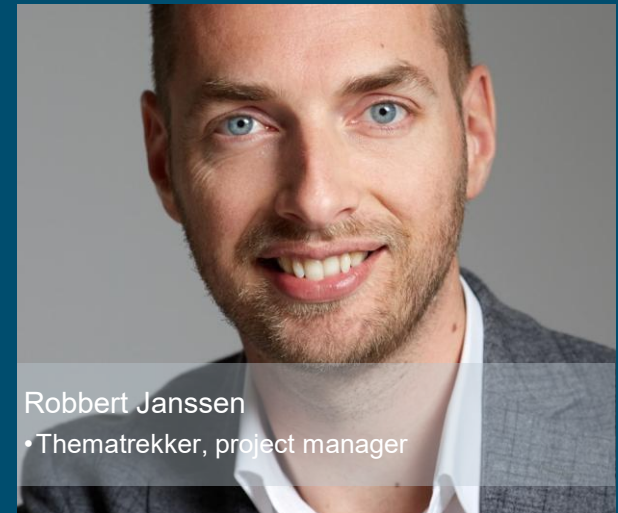


Amersfoort



GEMEENTE
TILBURG





Team DMI-Slimme Logistiek

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | DGMO Algemeen Bereikbaarheidsbeleid | IDA | DMI-ecosysteem

4 pijlers | onderwerpen

Inzicht in logistieke stromen in én intelligente toegang tot de stad t.b.v. optimalisatie en leefbaarheid steden

Focus op bouwlogistiek om overlast rondom (woning)bouwprojecten te minimaliseren

De omgeving centraal het verenigen van afnemers met als doel het aantal inefficiënte vervoersbewegingen in een gebied en overlast voor omgeving te verminderen

Beleids- en uitvoeringscoördinatie Beleid t.b.v. succesvolle toepassing van bovenstaande oplossingsrichtingen, op uniforme wijze t.b.v. opschaling



DMI Slimme Logistiek en werkgroepen

DMI Slimme Logistiek

Voortgangsoverleg | voorzitter: DMI programmabureau
elke 3e donderdag | 14.00 – 16.00u | Amersfoort (hybride)

Inzicht in logistiek/ ANPR

- Trekker: DMI
- Elke 3e donderdag
- 11.00 – 12.30u
- Amersfoort (hybride)

Laden en Lossen

- Trekker: DMI
- Elke 6 weken
- Online

Intelligente Toegang

- Trekker: DMI
- incidentieel
- Online

Bouwlogistiek

- Trekker: TSL
- Cyclus wordt aangepast

Pakketlogistiek

- Trekker: Utrecht/ Den Haag
- Elke 3e donderdag
- 13.00 – 13.45
- Amersfoort (hybride)

Horeca-bundeling

- Trekker: DMI
- Elke 3e donderdag
- 10.00 – 10.45
- Amersfoort (hybride)

Ruimte voor logistiek

- Trekker: Rebel
- Projectmatig
- Online

Bereikbaarheidskaart

- Trekker: DMI + DSM
- Moet nog starten

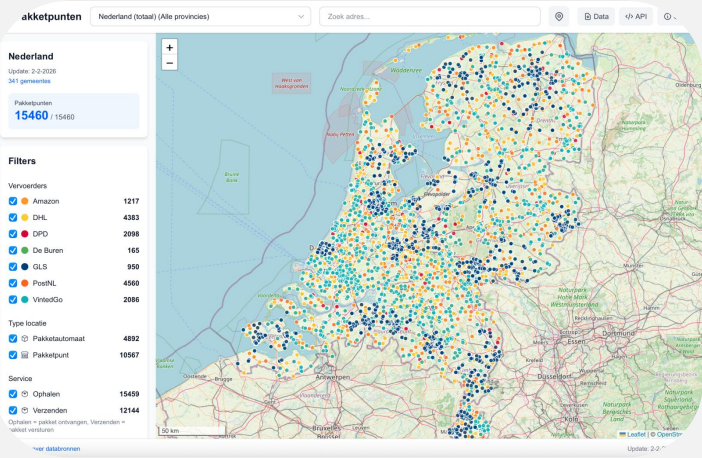
Pakketlogistiek



Convenant Pakketlogistiek



Pakketpuntenviewer



Nederland

Update: 23-3-2026
342 gemeentes

Pakketpunten
17922 / 17922

Filters

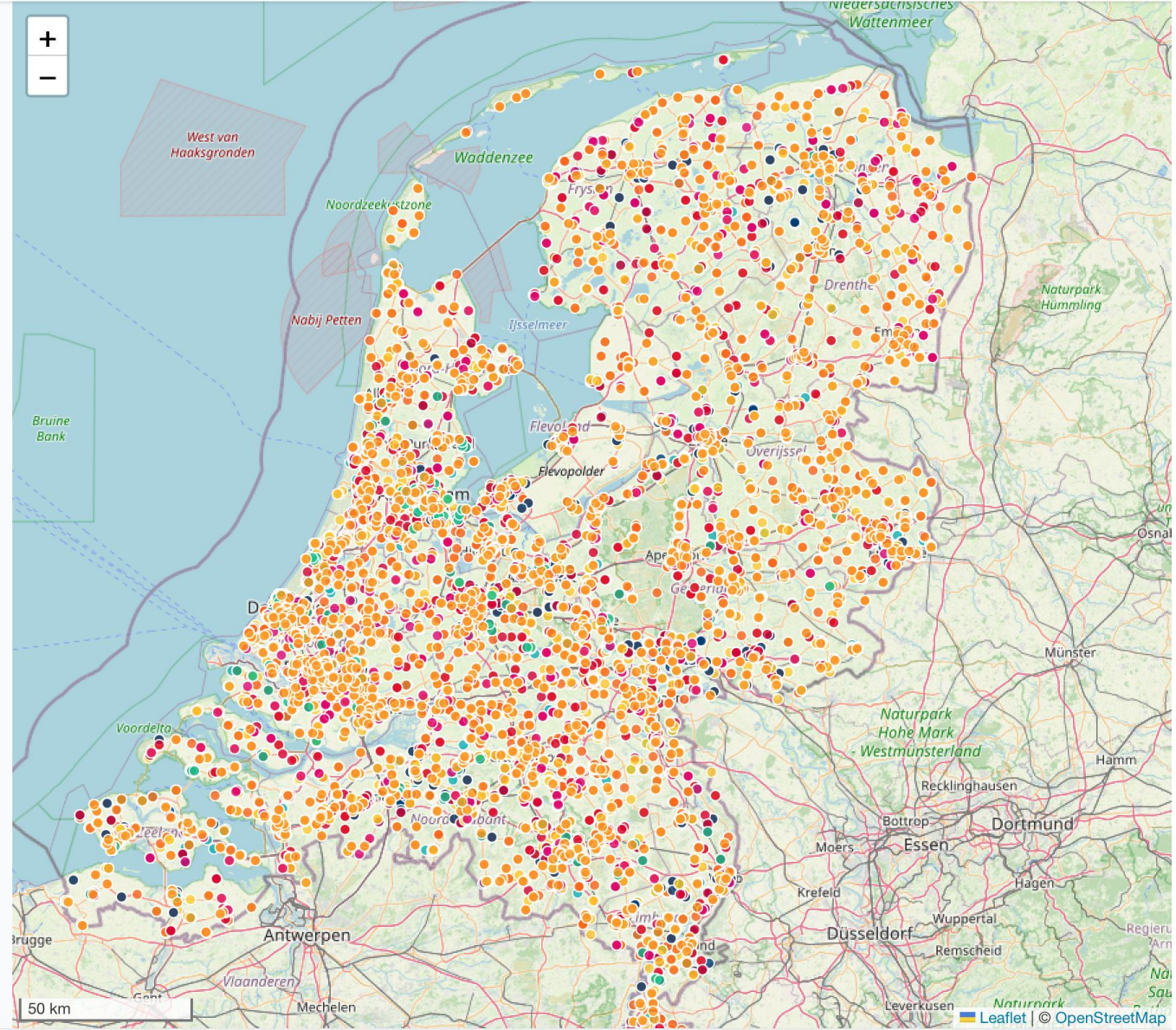
Vervoerders

- Amazon 1532
- Budbee 281
- DHL 4458
- DPD 2308
- De Buren 170
- GLS 960
- InPost 942
- PostNL 4656
- ViaTim 393
- VintedGo 2221

Type locatie

- Pakketautomaat 5687
- Pakketpunt 12234

Service

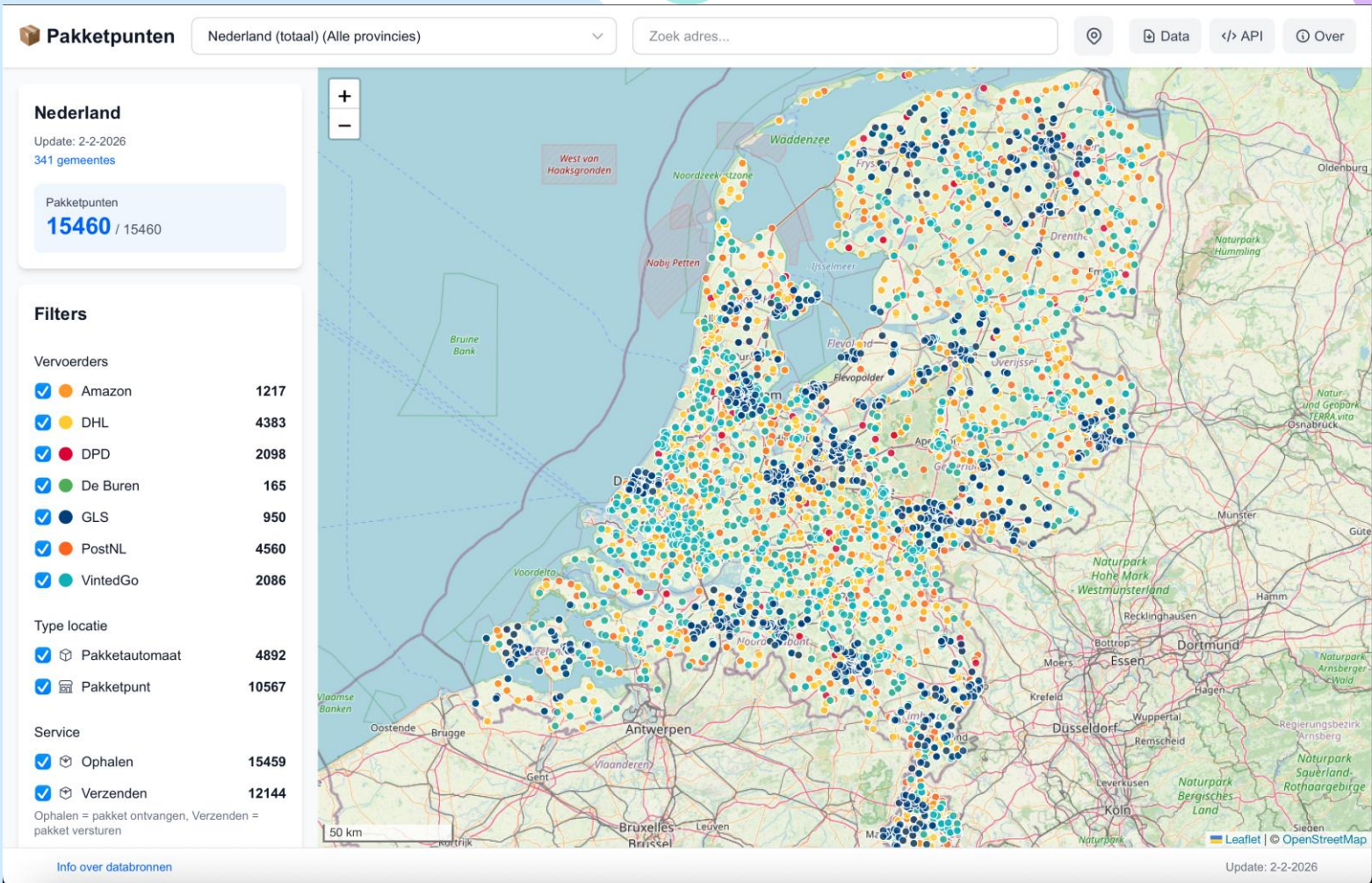


Pakketpuntviewer.nl

Wat doet de Pakketpuntviewer?
Deze laadt alle bemande pakketpunten en onbemande pakketkluisen in van pakketvervoerders. En geeft ze weer in de gemeente waar ze gevestigd zijn. Ook worden er zogenaamde ‘slipperafstand’-cirkels omheen getrokken van 300m en 400m – dat zijn typische grenswaarden van de pakketvervoerders waarop mensen nog lopend/ fietsend naar een pakketpunt gaan voordat er de auto wordt gepakt; en waarmee de stad dus impliciet op STOMP, reductie aantal verkeersbewegingen en verbetering leefbaarheid kan sturen.

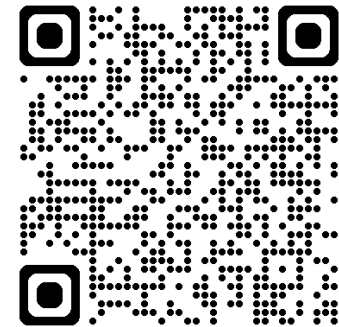
Doelen van de Pakketpuntviewer
Voor een gemeenteambtenaar om te zien of er in zijn/ haar gemeente al een dekkend netwerk van pakketpunten/ -kluisen is en waar eventuele vergunningen voor nieuwe pakketpunten uitgegeven zouden moeten worden, mogelijk gekoppeld aan locaties van Mobiliteitshubs. En om te gebruiken in gesprek met de Pakketlogistiek-convenantpartners om ze richting white-label pakketpunten te doen bewegen.





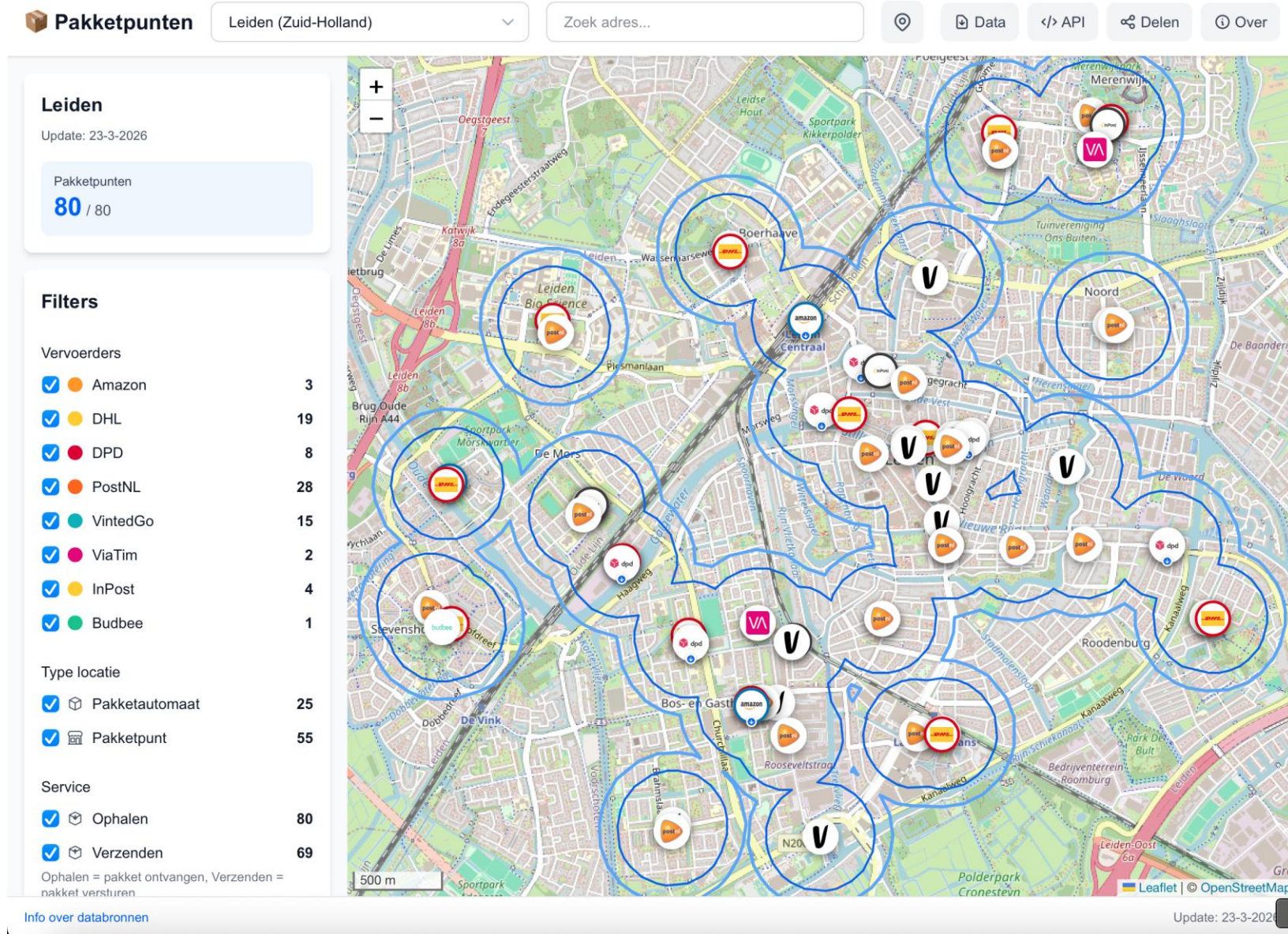
Pakketpuntenviewer.nl

- Meerdere vervoerders op één kaart
- Slipperafstand-cirkels 300m & 400m
- Wekelijks auto-update via GitHub
- 'Gratis' hosting
- Open-source MIT-licentie
- Alle data publiek – downloadbaar
- Bijna geen beheer/ onderhoud



Van Zwols idee → landelijk in 1 maand

Overzicht pakketpunten per gemeente



- Pakketpunten in de gemeente
- Pakketpunten en kluisen/ automaten
- Slipparafstand-cirkels 300m & 400m
- Inzicht in 'dekking' over de gemeente





Leiden

Update: 23-3-2026

Pakketpunten
80 / 80

Filters

Vervoerders

- Amazon 3
- DHL 19
- DPD 8
- PostNL 28
- VintedGo 15
- ViaTim 2
- InPost 4
- Budbee 1

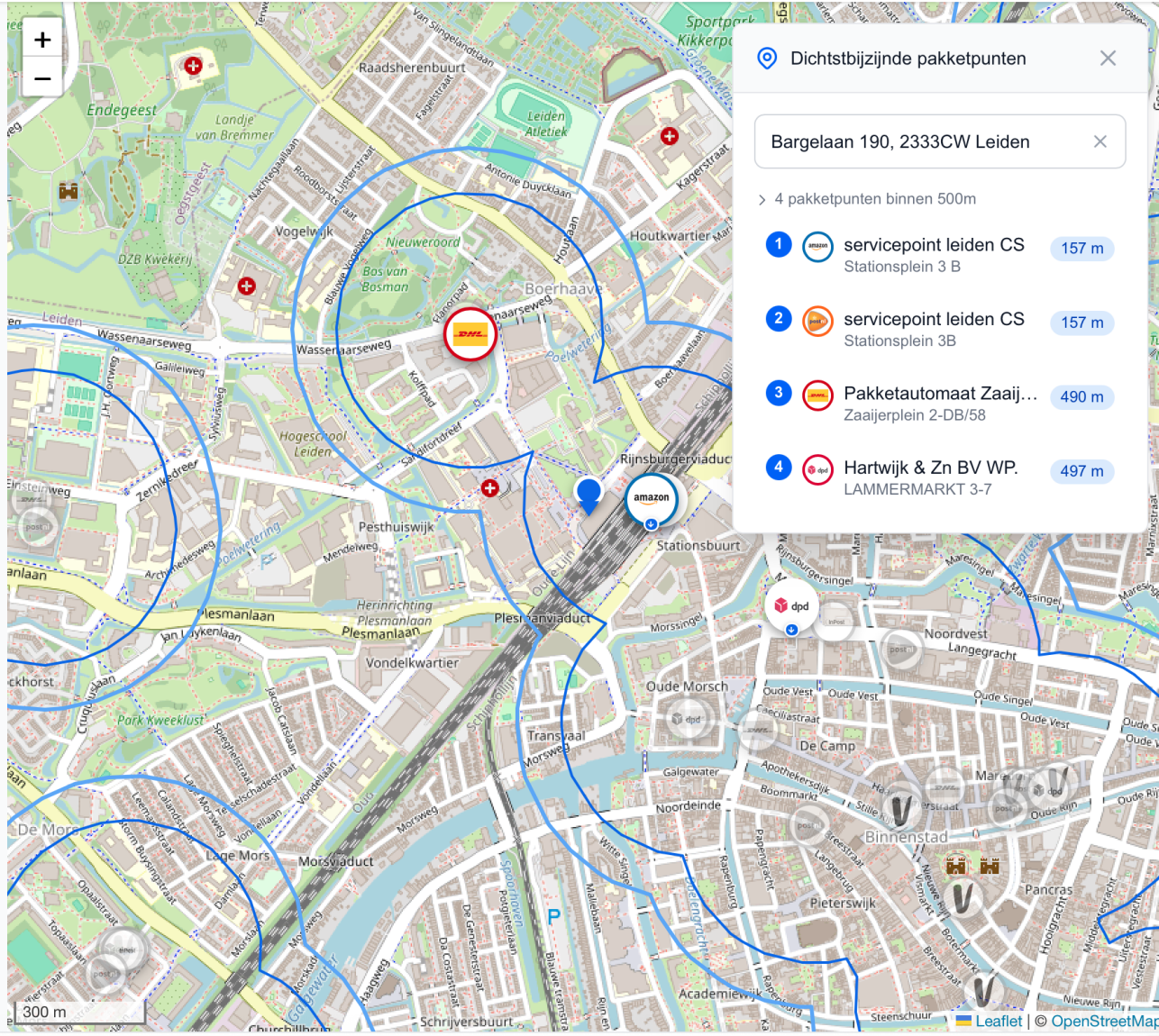
Type locatie

- Pakketautomaat 25
- Pakketpunt 55

Service

- Ophalen 80
- Verzenden 69

Ophalen = pakket ontvangen, Verzenden = pakket versturen



Dichtstbijzijnde pakketpunten

Bargelaan 190, 2333CW Leiden

> 4 pakketpunten binnen 500m

- 1 servicepoint leiden CS Stationsplein 3 B 157 m
- 2 servicepoint leiden CS Stationsplein 3B 157 m
- 3 Pakketautomaat Zaaij... Zaaijerplein 2-DB/58 490 m
- 4 Hartwijk & Zn BV WP. LAMMERMARKT 3-7 497 m

- Adres zoeken
- Pakketpunten binnen 500m

Over dit project

Over Bronnen Gebruik Links

Pakketpunten Nederland

Een interactief visualisatieplatform voor pakketpuntlocaties in Nederland. Dit project verzamelt publieke data van meerdere vervoerders en toont deze op een overzichtelijke kaart met filteropties en statistieken.

De Pakketpuntviewer ondersteunt gemeenten, onderzoekers en beleidsmakers bij het analyseren van de dekkinggraad van pakketpunten over de gemeenten en het identificeren van onderbedeelde gebieden om nieuwe plaatsingen van pakketpunten mogelijk te maken.

Features

- Interactieve kaart met alle Nederlandse gemeenten
- Real-time filtering op vervoerder en locatie
- Dekkingsgebied visualisatie (300m en 400m buffers)
- Statistieken per gemeente en vervoerder
- Responsive design voor desktop en mobiel
- Export functionaliteit voor data-analyse

Dankbetuiging

Dit prototype is gebaseerd op een concept van en in samenwerking met de **Gemeente Zwolle**, waarvoor dank!

Open Source

Dit project is open source en beschikbaar onder de MIT-licentie. Voor technische documentatie, broncode en contributie mogelijkheden:

[GitHub Repository](#)

Sluiten

- Open-source software
- Op basis van idee van Gemeente Zwolle

Over dit project

Over **Bronnen** Gebruik Links

Data Bronnen

Locatiegegevens worden verzameld van publieke API's en websites van de betreffende vervoerders zonder authenticatie vereisten.

- DHL Parcel Netherlands**
Type: Public REST API
api-gw.dhlparcel.nl/parcel-shop-locations
<https://www.dhl.nl>
- PostNL**
Type: Public REST API
productprijslokatie.postnl.nl/location-widget
<https://www.postnl.nl>
- DPD Netherlands**
Type: Public REST API
pickup.dpd.cz/api/GetParcelShopsByAddress
<https://www.dpd.com/nl>
- VintedGo / Mondial Relay**
Type: Web Scraping
vintedgo.com/nl/carrier-locations
<https://vintedgo.com>
- De Buren**

Sluiten

- Verschillende dataverzamelingmethoden
- Data van de bron – maar kans op fouten blijft



Pakketpunten - Data

Download pakketpunten data, bekijk statistieken en update status

[← Terug naar kaart](#)

[Downloads](#)

[Data Matrix](#)

[Updates](#)

Landelijke Data

Nederland (totaal)

Alle 17.561.268 inwoners

Som van alle 342 gemeentes met boundary filtering

 **17.922 pakketpunten**

[JSON](#)

[CSV](#)

Gemeente Data

Zoek gemeente...

Aa en Hunze

Drenthe • 25.453 inwoners

[JSON](#)

[CSV](#)

Aalsmeer

Noord-Holland • 31.982 inwoners

[JSON](#)

[CSV](#)

Aalten

Gelderland • 27.243 inwoners

[JSON](#)

[CSV](#)

Achtkarspelen

Friesland • 27.836 inwoners

[JSON](#)

[CSV](#)

Alblasserdam

Zuid-Holland • 20.383 inwoners

[JSON](#)

[CSV](#)

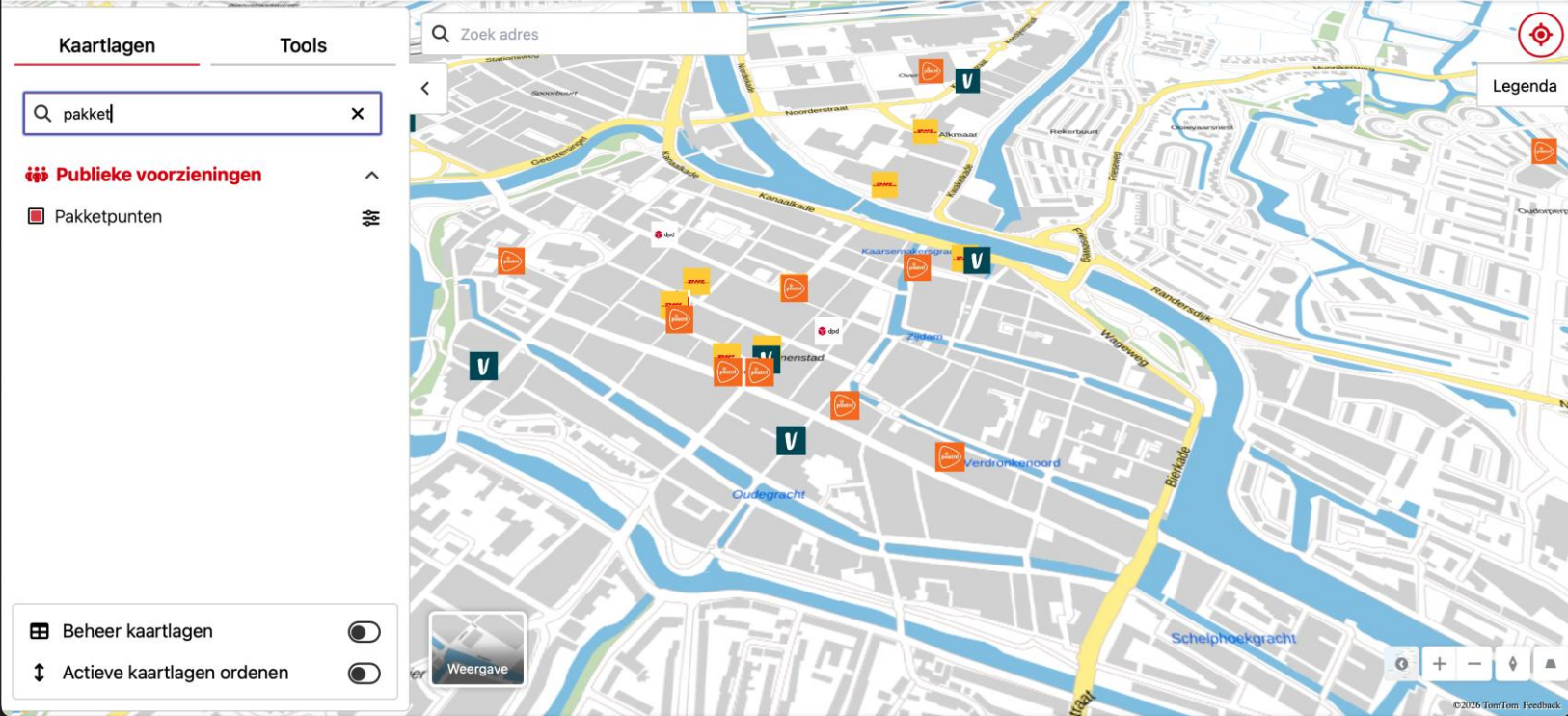
Albrandswaard

[JSON](#)

[CSV](#)

- Data als bestand downloadbaar
- voor je eigen gemeente
- Ook via API beschikbaar – voor GIS-systemen, digital twins





Kaartlagen Tools

Zoek adres

Publieke voorzieningen

- Pakketpunten

Beheer kaartlagen

Actieve kaartlagen ordenen

Weergave

Legenda

©2026 TomTom Feedback

- API-koppeling wordt al gebruikt in gemeente Alkmaar



Pakketpunten per Gemeente en Vervoerder

Klik op een gemeente of vervoerder voor historische ontwikkeling en grafieken

GEMEENTE	AMAZON	BUDBEE	DHL	DPD	DEBUREN	GLS	INPOST	POSTNL	VIATIM	VINTEDGO	TOTAAL	TREND
Nederland (Landelijk)	1532	281	4458	2309	170	960	942	4656	393	2221	17922	↑ +1655
Aa en Hunze	3	-	10	7	-	6	3	8	-	3	40	↑ +3
Aalsmeer	1	-	9	5	1	-	2	9	1	5	33	↑ +3
Aalten	3	-	6	4	-	1	3	9	-	6	32	↑ +1
Achtkarspelen	4	-	13	4	-	-	3	9	1	7	41	↑ +2
Alblasserdam	6	1	5	3	-	-	2	7	-	3	27	↑ +3
Albrandswaard	1	-	5	2	-	-	-	-	-	1	9	→ 0
Alkmaar	11	2	25	13	1	4	2	30	-	12	100	↑ +2
Almelo	12	2	28	21	3	1	5	25	2	18	117	↑ +10
Almere	6	-	41	25	3	18	8	61	5	23	190	↑ +13
Alphen aan den Rijn	7	4	20	12	1	-	2	30	4	8	88	↑ +10
Alphen-Chaam	2	-	3	1	-	-	-	4	-	-	10	→ 0
Altena	8	-	21	15	-	-	6	18	5	20	93	↑ +12
Ameland	2	-	1	1	-	-	-	2	-	-	6	→ 0

- Statistieken per vervoerder
- Statistieken per gemeente
- Wekelijkse updates



Totaal Overzicht Pakketpunten

Marktaandeel en groei per vervoerder

17.922

Totaal pakketpunten

+5.232

Sinds 2025-W47

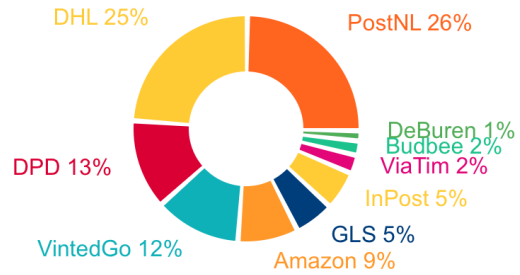
+41.2%

Totale groei

10

Vervoerders

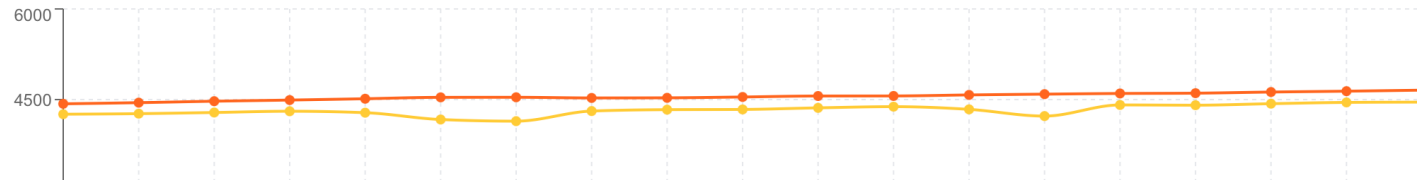
Marktaandeel per vervoerder



Groei per vervoerder

PostNL	4.656	+226	+5.1%
DHL	4.458	+200	+4.7%
DPD	2.309	+322	+16.2%
VintedGo	2.221	+370	+20.0%
Amazon	1.532	+1532	+0.0%

Ontwikkeling alle vervoerders over tijd



Sluiten

- Schatting marktaandelen
- Groei per vervoerder over tijd

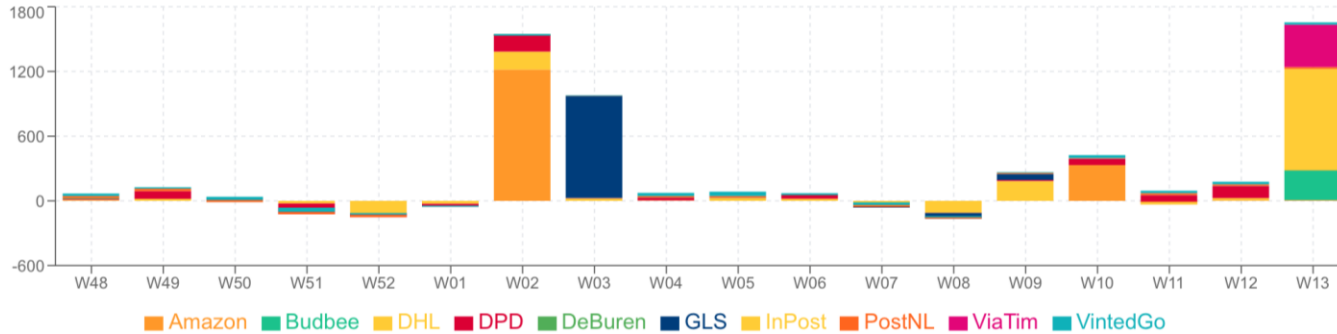


Totaal Overzicht Pakketpunten

Marktaandeel en groei per vervoerder



Wekelijkse verandering per vervoerder



Wekelijkse data per vervoerder

WEEK	AMAZON	BUDBEE	DHL	DPD	DEBUREN	GLS	INPOST	POSTNL	VIATIM	VINTEDGO	TOTAAL
2026-W13	1.532 (+7)	281 (+281)	4.458 (+5)	2.309 (-8)	170	960 (-3)	942 (+942)	4.656 (+17)	393 (+393)	2.221 (+21)	17.922
2026-W12	1.525 (+5)	0	4.453 (+21)	2.317 (+111)	170 (+2)	963 (+1)	0	4.639 (+14)	0	2.200 (+23)	16.267
2026-W11	1.520 (-33)	0	4.432 (+25)	2.206 (+60)	168	962 (+1)	0	4.625 (+19)	0	2.177 (+22)	16.090
2026-W10	1.553 (+336)	0	4.407 (-4)	2.146 (+58)	168 (+1)	961 (+2)	0	4.606 (+5)	0	2.155 (+26)	15.996

Sluiten

- Groei/ krimp per week
- Groei/ krimp per vervoerder
- Wekelijkse updates

•NB. Soms nog verstoring door techn. aanpassingen



Nederland

Update: 23-3-2026

342 gemeentes

Pakketpunten

17922 / 17922

Filters

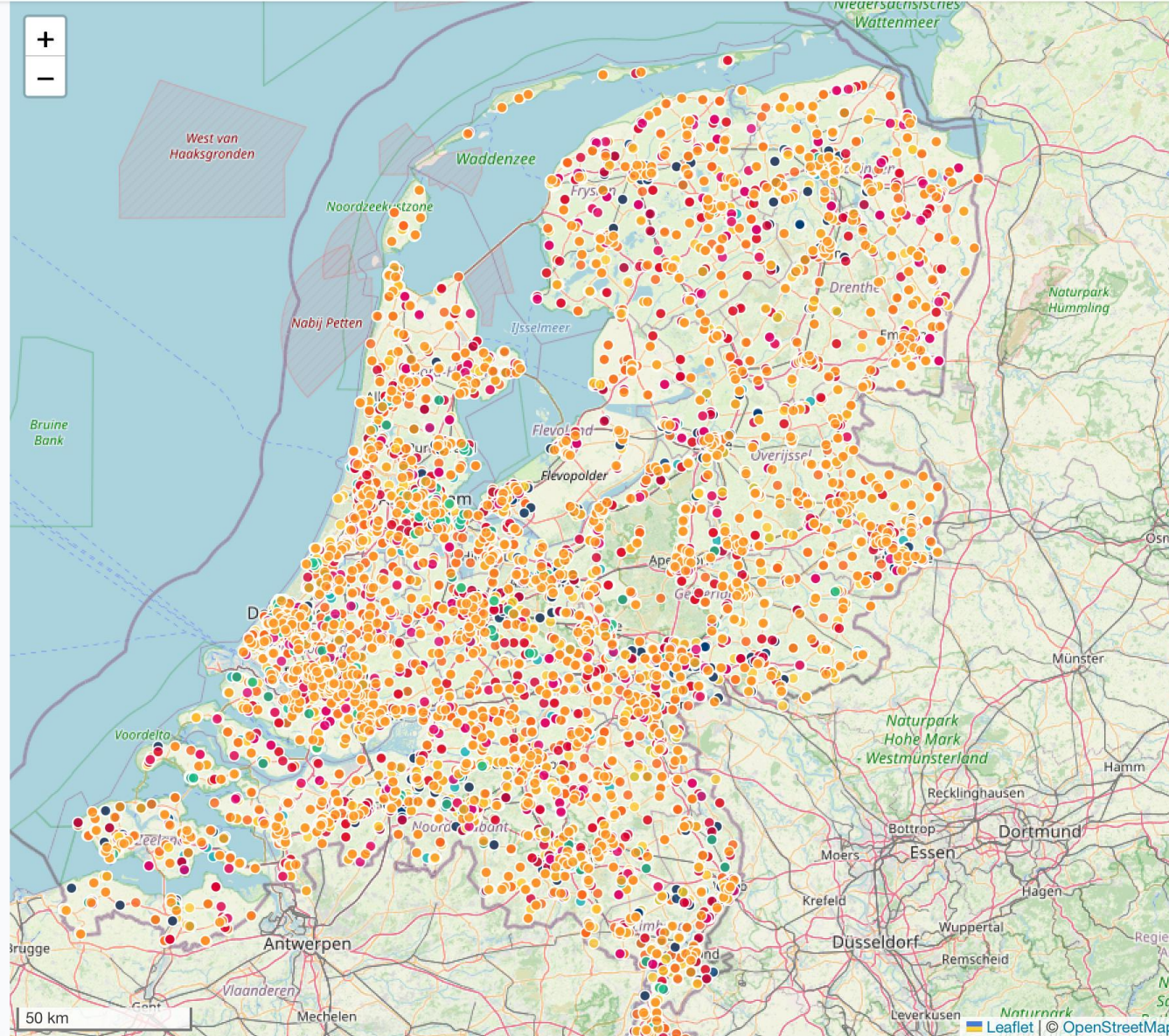
Vervoerders

- Amazon 1532
- Budbee 281
- DHL 4458
- DPD 2308
- De Buren 170
- GLS 960
- InPost 942
- PostNL 4656
- ViaTim 393
- VintedGo 2221

Type locatie

- Pakketautomaat 5687
- Pakketpunt 12234

Service



Pakketpuntviewer.nl

Wat doet de Pakketpuntviewer?

Deze laadt alle bemande pakketpunten en onbemande pakketkluisen in van pakketvervoerders. En geeft ze weer in de gemeente waar ze gevestigd zijn. Ook worden er zogenaamde ‘slipperafstand’-cirkels omheen getrokken van 300m en 400m – dat zijn typische grenswaarden van de pakketvervoerders waarop mensen nog lopend/ fietsend naar een pakketpunt gaan voordat er de auto wordt gepakt; en waarmee de stad dus impliciet op STOMP, reductie aantal verkeersbewegingen en verbetering leefbaarheid kan sturen.

Doelen van de Pakketpuntviewer

Voor een gemeenteambtenaar om te zien of er in zijn/ haar gemeente al een dekkend netwerk van pakketpunten/ -kluisen is en waar eventuele vergunningen voor nieuwe pakketpunten uitgegeven zouden moeten worden, mogelijk gekoppeld aan locaties van Mobiliteitshubs. En om te gebruiken in gesprek met de Pakketlogistiek-convenantpartners om ze richting white-label pakketpunten te doen bewegen.



Meer weten?



Mark-Jan Pieterse
mark@strategy-advice.com

DMI-project moderator
Convenant pakketlogistiek



Laurens Tuinhout
laurens.tuinhout@denhaag.nl

Gemeente Den Haag
Initiatiefnemer G4 convenant pakketlogistiek



Ida Poortinga
ida.poortinga@birdseye-analytics.nl
DMI mede-ontwikkelaar Pakketpuntenviewer



Robbert Janssen
robbert.janssen@minienw.nl / robbert.Janssen@transportbeat.nl
DMI mede-ontwikkelaar Pakketpuntenviewer
DMI projectleider slimme logistiek



Gemeentelijk handelingsperspectief voor inzet en effecten van pakketkluisen

– Laura Tavenier (Rebel)

Inzet en effecten pakketkluisen

REBEL - POSADMAXWAN - FISHERMEN

Inzet en effecten pakketkluisen

Onderzoek vanuit het
handelingsperspectief van gemeenten

EINDRAPPORT

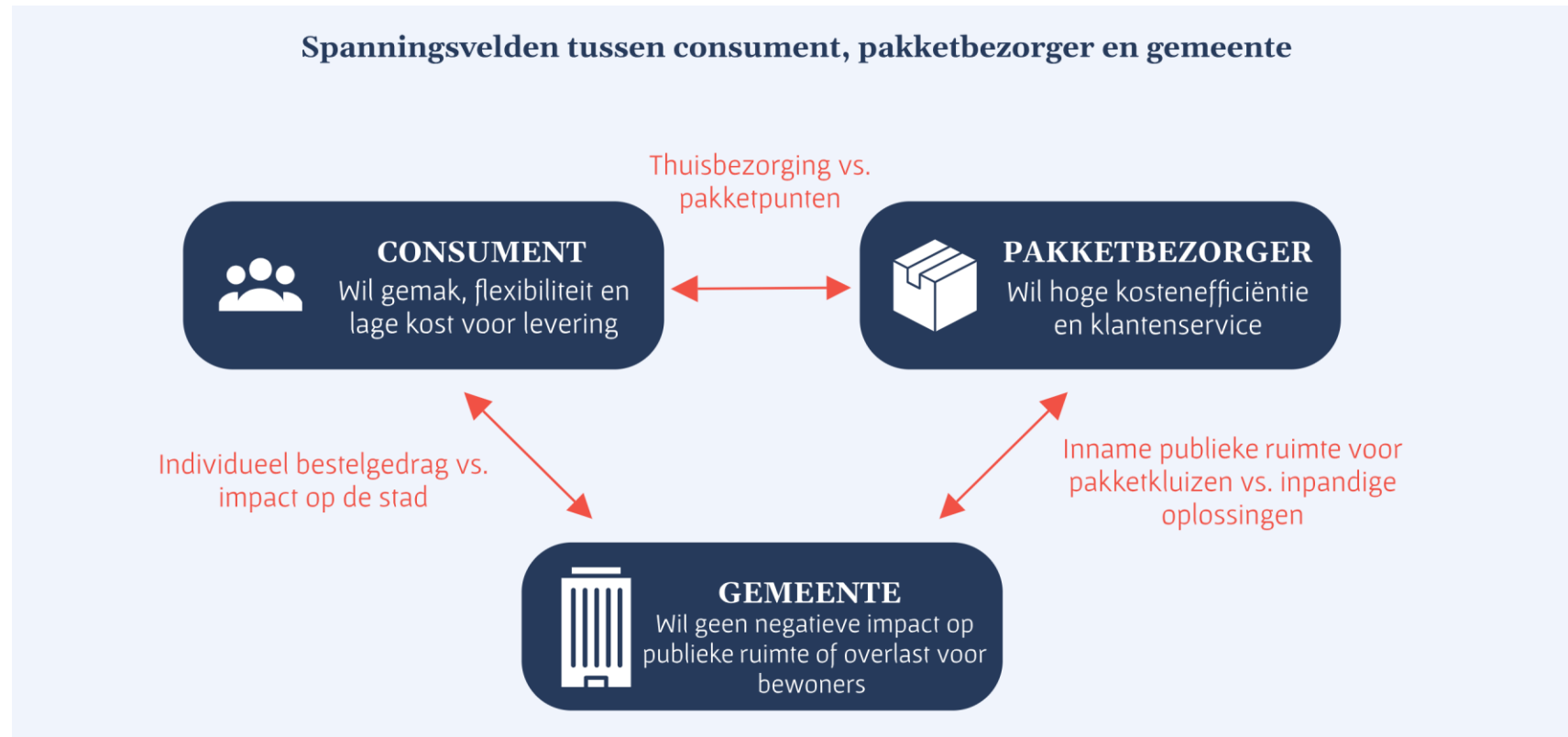


- Onderzoek in opdracht van **Topsector Logistiek**
- Gepubliceerd in 2025
- **Aanleiding**
 - Druk op de openbare ruimte neemt toe
 - Omvang van de pakketmarkt neemt toe
 - Veel gemeenten worden geconfronteerd met vragen van logistieke dienstverleners rond de plaatsing van pakketkluisen, en zoeken naar een afwegingskader/handelingsperspectief.
- **Onderzoeksvragen:**
 - Afwegingskader pakketkluisen
 - Ontwerpkader
 - Inrichting en beheer
 - Beleidskader voor PPS
 - Best practices/alternatieven
 - Handelingsperspectief voor gemeenten
- Download het rapport [hier](#)

Conclusies studie

1. Er is **geen gedeeld verhaal** tussen gemeenten en logistieke dienstverleners
2. **Pakketkluisen** in de publieke ruimte kunnen **ontbrekende schakels** zijn in het dekkend netwerk
3. Gemeenten staan voor een aantal **strategische keuzes**
4. **Gedragsverandering** is nodig

1. Er is geen gedeeld verhaal tussen gemeenten en logistieke dienstverleners



1. Er is geen gedeeld verhaal tussen gemeenten en logistieke dienstverleners

3 belangrijkste elementen waar geen gedeelde visie over bestaat tussen gemeenten en logistieke dienstverleners

- ➔ **Duurzaamheidsclaim**
- ➔ **Locatiekeuze**
- ➔ **Efficiënte, open netwerken van pakketkluisen**

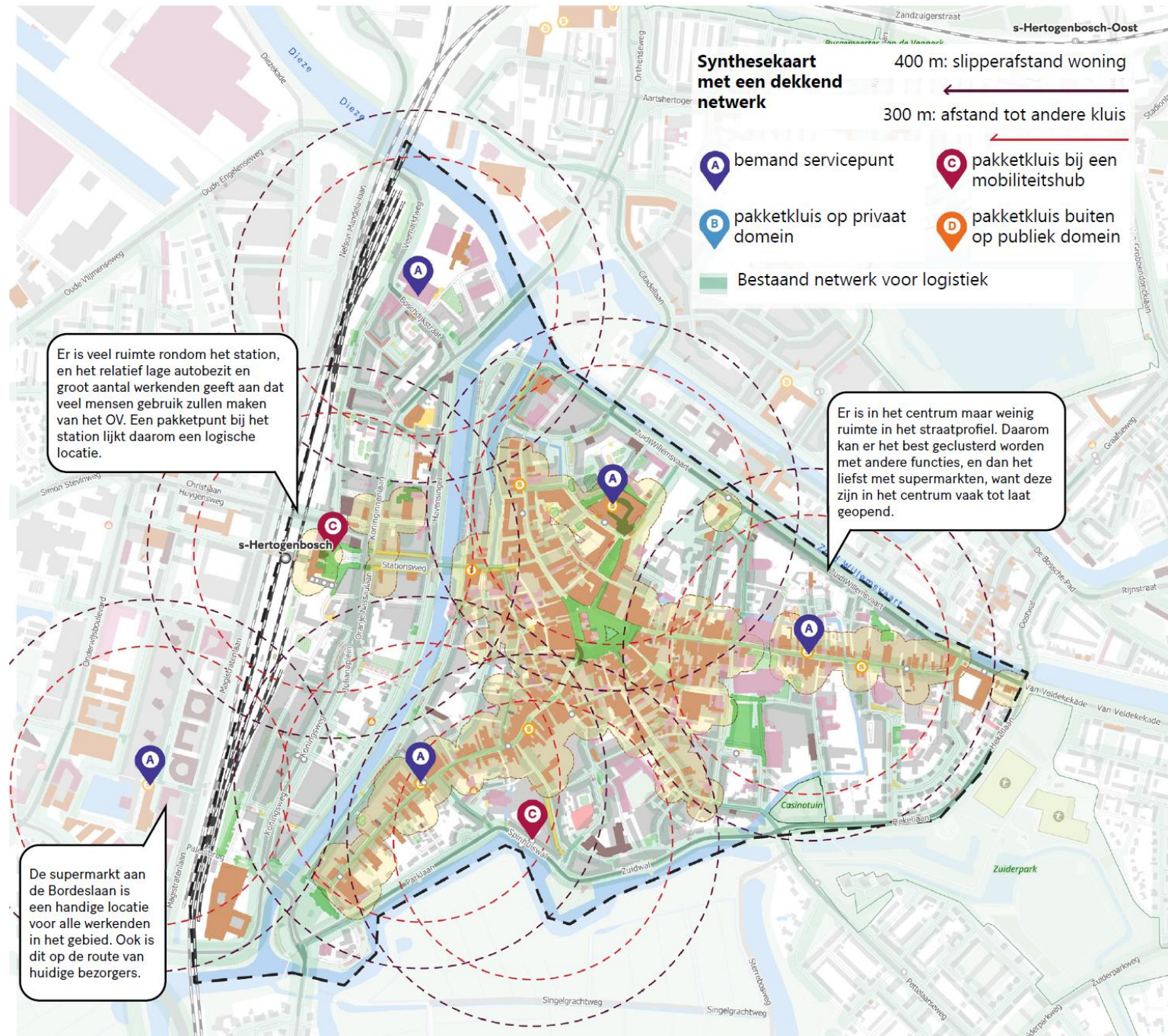
Een **gedeelde strategie, bijvoorbeeld via convenanten** of het verlenen van een concessie, kan helpen om een meer samenhangend en ruimte-efficiënt netwerk aan pakketpunten en -kluisen te realiseren.

2. Pakketkluisen in de publieke ruimte kunnen ontbrekende schakels zijn in het dekkend netwerk

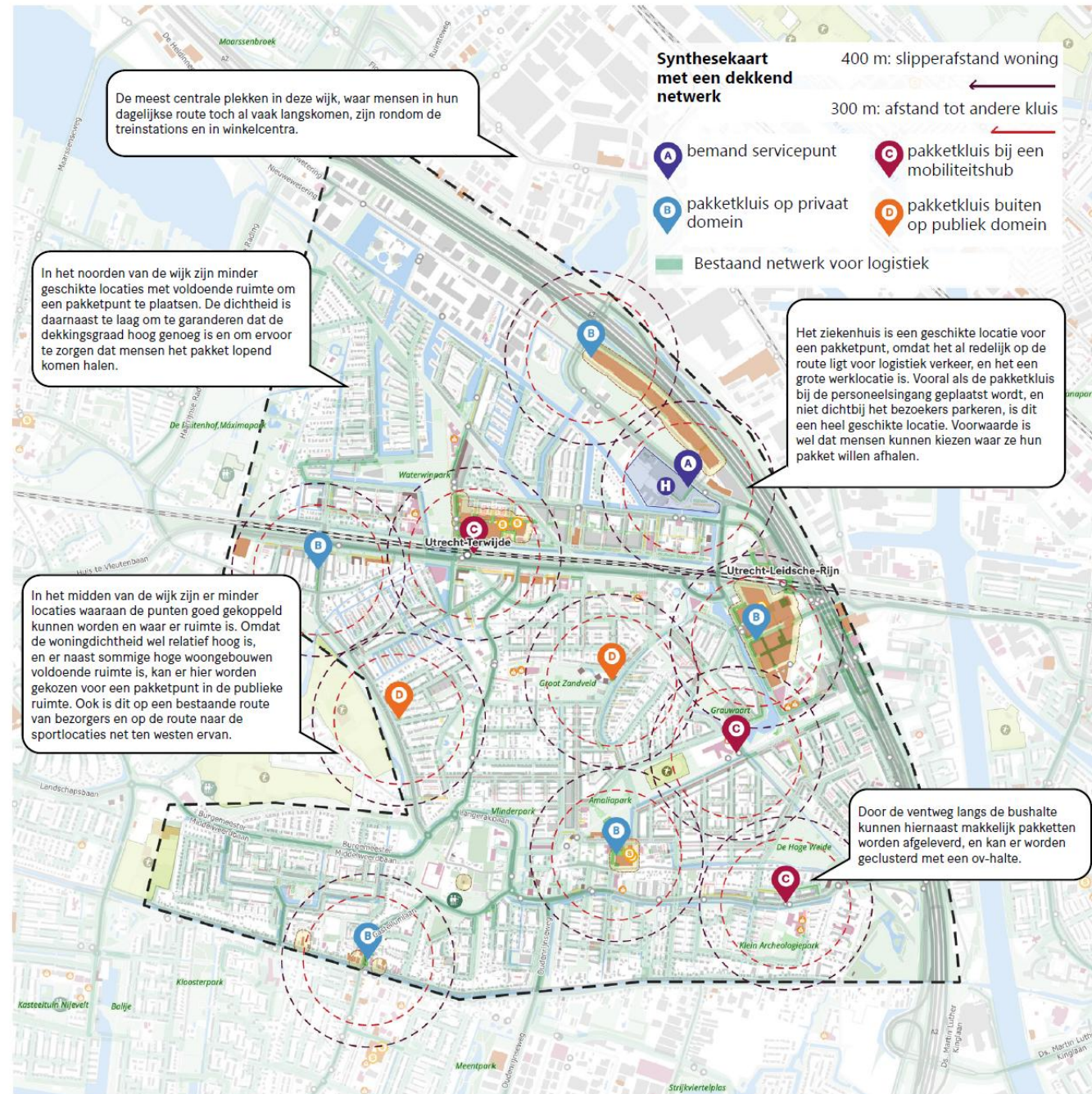


- Pakketkluisen in de publieke ruimte: **veel redenen om het níet te doen:**
 - Ruimtegebrek
 - Esthetische bezwaren
 - Vermarkten van publieke ruimte
- Pakketkluisen kunnen op **strategische locaties wel een meerwaarde** hebben:
 - **Inpandige of semi-publieke locaties** (supermarkten, stations, P&R's,...) bieden veel potentieel, maar zijn **niet altijd volledig gebiedsdekkend**.
 - Ideaal netwerk: elke consument een **pakketpunt op < 400 wandelen**
 - **Pakketkluisen op openbaar domein** kunnen een **goede toevoeging** zijn in gebieden waar **inpandige/private locaties niet beschikbaar** zijn.

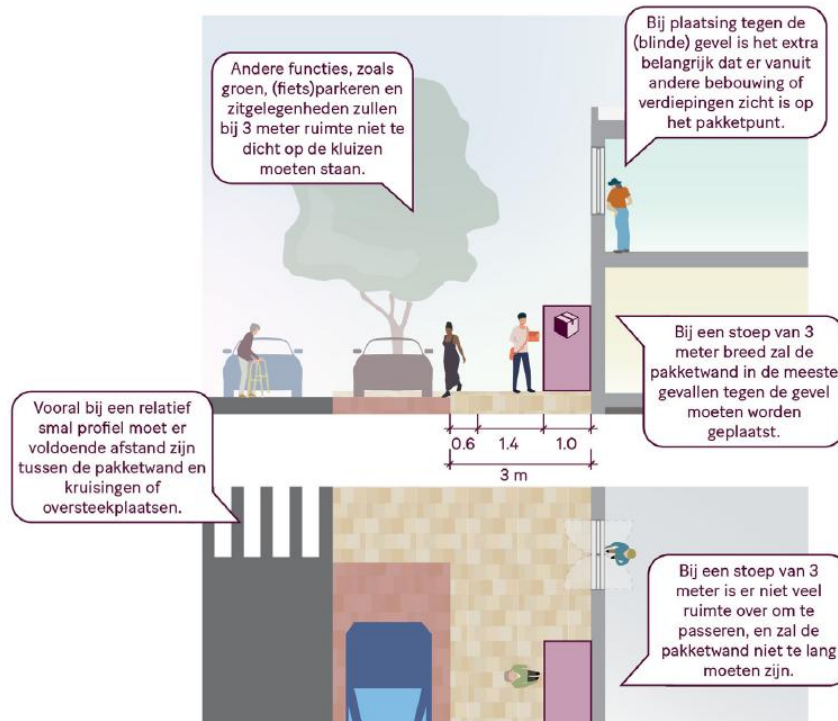
Ontwerpkader - kaarten van casuswijk historische binnenstad - 's-Hertogenbosch



Ontwerpkader - kaarten van casuswijk suburbane wijk - Leidsche Rijn, Utrecht

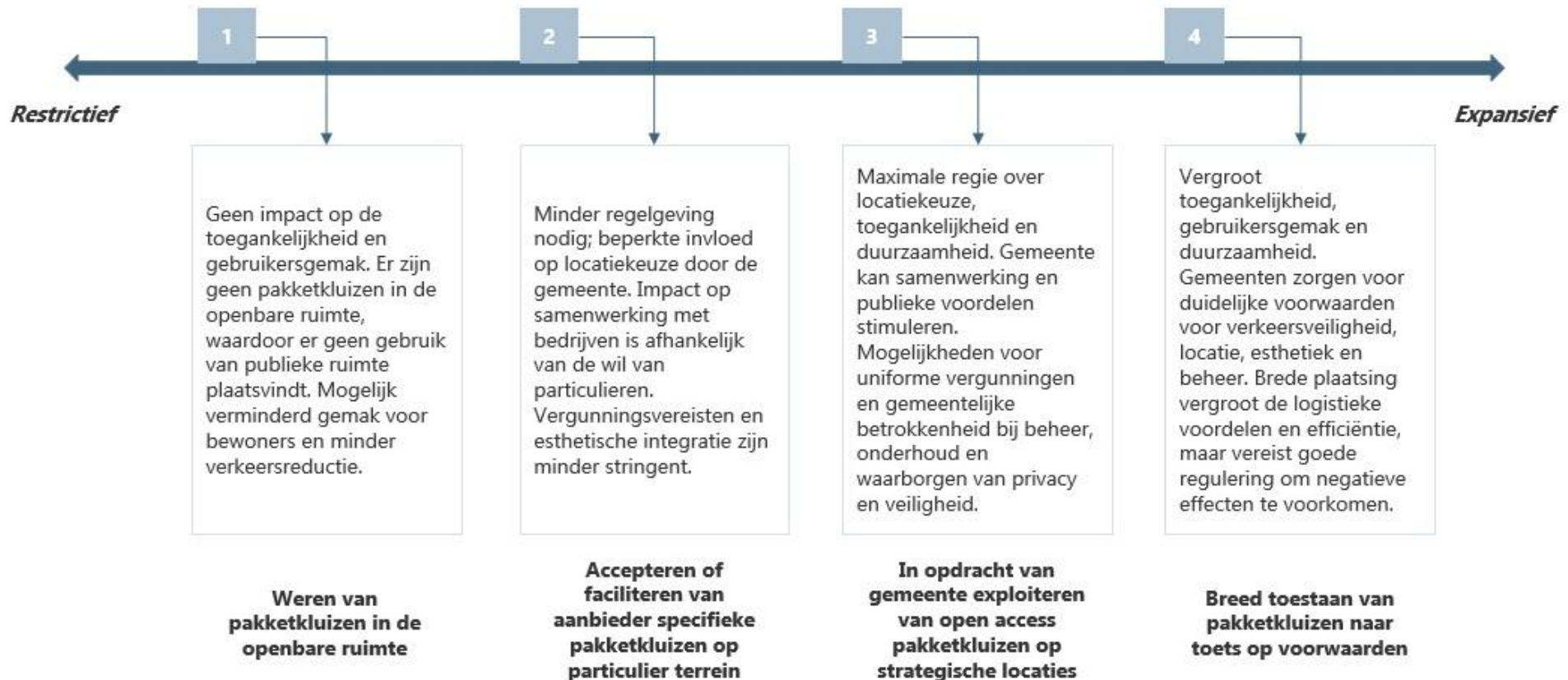


3. Gemeenten staan voor een aantal strategische keuzes



- Restrictief vs. expansief beleid
- Strategische ruimtelijke planning
- Rolverdeling publieke overheid en marktpartijen

3. Gemeenten staan voor een aantal strategische keuzes



3. Gemeenten staan voor een aantal strategische keuzes



Voorbeeld expansief beleid in Polen

- 2021: 5 à 14 pakketkluisen per 10.000 inwoners
 - Vs. Nederland: +- 0,5 per 10.000 inwoners
- InPost: 22.000 pakketkluisen en 2 miljoen vakjes
 - Sommige automaten worden 3x per dag gevuld.
 - 80% van de pakketten wordt dezelfde dag opgehaald
- Andere aanbieders: zoals Cainiao (8000 kluisen), Swipbox (8000 kluisen), DPD (8000 kluisen),...
 - Combinatie van verschillende gesloten en open netwerken
 - Meestal op openbaar domein in stedelijke centra en residentiële wijken, met elk eigen branding (met/zonder luifel, schermen, camerabewaking,...)
- **Grote hoeveelheid pakketautomaten = grote toegankelijkheid en flexibiliteit voor consumenten**
MAAR meer en meer vragen rond de impact van de kluisen op de openbare ruimte: **overaanbod en visuele vervuiling.**
- Pools regering zoekt naar nieuwe regels om het **aantal pakketkluisen** in bepaalde gebieden **te beperken**

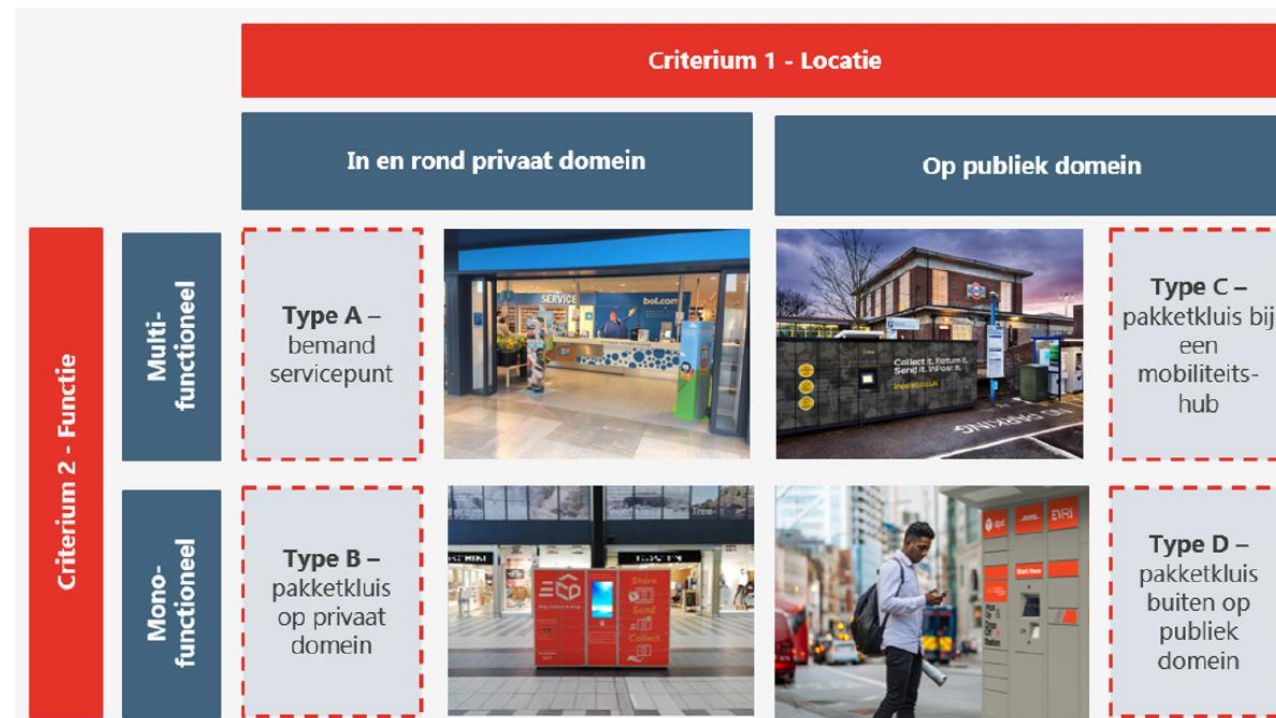
3. Gemeenten staan voor een aantal strategische keuzes



Voorbeeld Open access pakketkluisen op initiatief van een gemeente - Ecozone Mechelen, België

- Mechelen (90.000 inwoners) koploper op vlak van duurzame stedelijke logistiek in Vlaanderen
- Sinds 2020: Ecozone, waarbinnen alle post en pakketten uitstootvrij worden geleverd.
- Netwerk van 57 ophaalpunten
 - 49 pakketkluisen en 7 postpunten/postkantoren
 - 81% van de inwoners (binnenstad) moet minder dan 500 m afleggen naar het afhaalpunt
 - 85% van de Mechelaars wandelt of fietst om pakket op te halen (en bij autogebruik gaat het meestal om een gecombineerde verplaatsing)
- Duurzaamheidswinst: 97% minder CO2 uitstoot, 77% minder fijnstof en reductie van 164 kilometer bestelwagenritten per dag.
- Bpost rolt dit model verder uit naar Brugge, Brussel, Hasselt en Leuven.
- **Open netwerk:** andere logistieke dienstverleners kunnen (**in theorie**) ook gebruik maken van deze kluisen. In de praktijk gebeurt dit niet omwille van logistieke en bedrijfseconomische redenen.

3. Gemeenten staan voor een aantal strategische keuzes



Afweging ruimtelijke planning

3. Gemeenten staan voor een aantal strategische keuzes

AFWEGINGSKADER

TYPE A: BEMAND SERVICEPUNT

Multifunctioneel
Op privaat domein



Belangrijkste inzichten

Koeriers leveren bij voorkeur aan bemande servicepunten. Zij kunnen in één keer al hun pakketten afleveren voor een lage prijs. Het aantal bemande punten neemt echter af. Er worden weinig directe pakketten of directe inkomsten (gelegenheidsaankopen) gegeneerd. Een daling aan servicepunten brengt het dekkend netwerk in gevaar, waardoor consumenten sneller de auto nemen (omwille van de grotere afstand tot hun woning).

Strengths

- Servicepunten nemen geen publieke ruimte in.
- Minder verkeersimpact door combinatie van services.
- De koeriersdienst heeft enkel operationele kosten.
- Gemeente hoeft geen tijd of middelen te investeren in de realisatie van het punt (m.u.v.: zie opportuniteiten).
- Consumenten kiezen servicepunten boven pakketkluisen (met thuisbezorging als favoriete optie).

Opportunities

- Gemeenten kunnen dit stimuleren door 'logistieke ruimte' te bestemmen in het Omgevingsplan. Vooral toepasbaar bij nieuwe (auto)uws stadswijken.
- Servicepunten hebben een open karakter en kunnen hun punt uitbaten voor verschillende koeriersdiensten.
- Vervangt datende inkomstenposten van buurtwinkels.
- Kan ook andere vormen van servicepunt mogelijk maken zoals sociale ophaalpunten (vb. ViaTijn).

Indicatoren waardevolle locaties

- Slipperafstand woning (max. 400 m)
- Min. 300 m afstand van andere kluispunten.
- Laad- en losplaats, met aandacht voor verkeersveiligheid
- Retaillocaties met ruime openingstijden
- Elektriciteitsaansluiting nodig, tenzij het een mobiele locker betreft

Weaknesses

- Bemandede punten nemen af, omdat veel supermarkten hun balletfunctie stopzetten (verbod op tabaksverkoop).
- Voor kleine retailers zijn de pakketvolumes te groot en staat de bijkomende werklast niet in verhouding tot bijkomende (directe of indirecte) inkomsten.
- Gemeente heeft weinig tot geen invloed op de locatie, spreiding en inrichting van servicepunten.

Threats

- Risico op niet-dekkend netwerk door verdwijnen servicepunten. Dit stimuleert autobestuurder consumeren.
- Hoge pakketvolumes kunnen hoofdactiviteit van retailer verstoren.
- Retailers moeten over de nodige opervlakte beschikken om alle pakketten te bewaren.
- De oorspronkelijke bestemming van de retailer gaat verloren onder een toenemende pakketmarkt.

Link met strategische doelstellingen

Sociaal

Minst anonieme vorm van pakketpunten. Bemandede servicepunten hebben een (beperkte) vorm van interactie.

Mobiliteit

Multifunctionele locatie faciliteert ketenverplaatsing, maar stuwt autoverkeer bij auto-gerichte locaties (bv. bouwmarkt).

Ruimtelijke kwaliteit

Enkel inname van privaat domein. Kan wel aanleiding geven tot overlast door foutparkeren op straat of voetpad.

Klimaatadaptatie

Hoewel de theoretische CO2-reductie groot is, is dit niet het geval als consumenten pakketjes ophalen met de auto

Economische vitaliteit

Inpasbaar bij winkeltiers of -centra. Handelaars haken af door weinig € tegenover inspanning/nodige ruimte.

AFWEGINGSKADER

TYPE C: PAKKETKLUIS BIJ EEN MOBILITEITSHUB

Multifunctioneel
Op publiek domein



Belangrijkste inzichten

Vanuit de doelstellingen van de gemeente is dit type kluis het meest wenselijk: consumenten met duurzaam mobiliteitsgedrag kunnen hun pakket meenemen tijdens hun OV-rijdtijd of overstap. Bovendien hebben mobiliteits hubs meer ruimte om een pakketkluis te plaatsen in vergelijking met andere publieke domeinen (type D). Het aantal mobiliteits hubs in steden is echter beperkt: er wordt dus slechts een klein aandeel van de bevolking bereikt en de investeringsbereidheid door koeriers is laag.

Strengths

- 24/7 toegang voor afleveren en ophalen pakketten.
- Biedt een eenvoudige en tijdsbesparende oplossing voor na of tijdens een reis.
- Vermijdt extra voertuigbewegingen van consumenten; dit type kluis is daarom bij uitstek duurzaam.
- Gemeente heeft weinig tot geen invloed op de locatie, spreiding en inrichting van servicepunten.

Opportunities

- Hoogste slagingskans bij hub in hoogstedelijk gebied. Autobestuurder is laag waardoor hub aantrekkelijker wordt.
- Door een slimme integratie van de locker in de hub kunnen functies gecombineerd worden, zoals de integratie van een zitbank in de pakketkluis.
- Provincies zijn soms aanjager van het ontwikkelen van kluisen op mobiliteits hubs. Samenwerking biedt kansen voor een succesvolle dekkend netwerk.

Indicatoren waardevolle locaties

- Min. 300 m afstand van andere kluispunten.
- Bij voorkeur aan punt met minstens drie mobiliteitsdiensten.
- Bij voorkeur in hoogstedelijk gebied of bij transitie hubs tussen stad en buitengebied
- Elektriciteitsaansluiting nodig, tenzij mobiele locker

Weaknesses

- Mobiliteits hubs zijn een nichemarkt met een beperkt bereik. < 1% haalt pakket op met OV.
- Pakketten blijven langer liggen omdat het ophalen in de routine van de consument moet passen.
- Lage bereidheid tot investering door koeriers omwille van risico op laag gebruik mobiliteits hub.
- Potentieel extra autoverkeer van consument op een locatie die daar niet op voorzien is.
- Omgevingsvergunning vereist voor plaatsen kluis.

Threats

- Mogelijke complexiteit omwille van verschillende grondgebruikers (gemeente, vervoersmaatschappij,...)
- Niet ieder pakket is te dragen als voelganger, fietser of e-step. Verlaagt het gebruik van de kluis.
- Mobiliteits hubs zijn vaak niet toegankelijk voor consumenten die een beperking ervaren.
- Gewoontegedrag consument zorgt ervoor dat mensen maar beperkt gebruik maken van hub en dus ook kluis.

Link met strategische doelstellingen

Sociaal

Bevordert weinig tot geen sociale interactie tussen inwoners.

Mobiliteit

Dit type pakketkluis is het meest duurzaam op vlak van mobiliteit: alle gebruikers verplaatsen zich via de hub.

Ruimtelijke kwaliteit

Veelal punten met ruimte voor het plaatsen van de kluis. Inpassing in de omgeving kan met andere functies.

Klimaatadaptatie

Koerier behoudt bundeling door afleveren groot aantal pakketten. Klant maakt geen extra autorit.

Economische vitaliteit

Dit type kluis wakkerd geen lokale economische activiteiten aan.

Bronnen:
(1) Gesprekken stakeholders in Nederland
(2) Rapport marktanalyse pakketautomaten netwerken België

Bronnen:
(1) Gesprekken PostNL, DHL, De Buren
(2) Carlo van de Weijer, mei 2020. Toekomstperspectief Wegen en Automobieliteit; externe bespiegeling

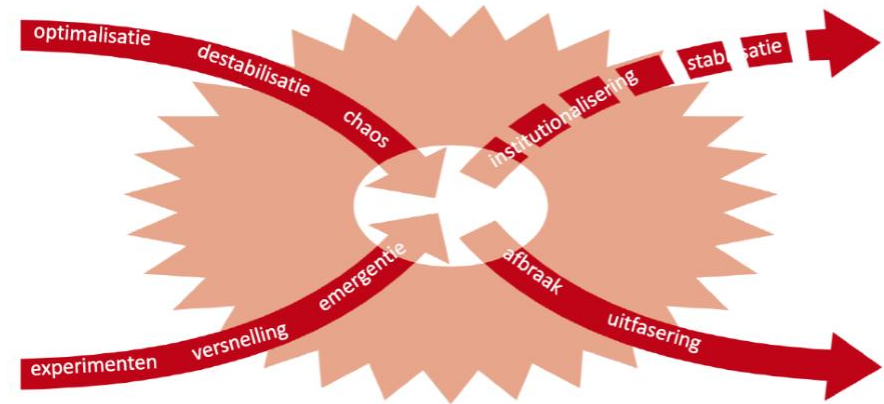
3. Gemeenten staan voor een aantal strategische keuzes



Afweging Publiek-Private Samenwerking

4. Gedragsverandering is nodig

- Stadslogistiek = transitievraagstuk
- Pakketpunten en- kluizen is een onderdeel van dat transitievraagstuk.
- Zolang het oude systeem niet wordt aangepast (met o.a. gratis thuislevering) is het een grote uitdaging om tot een goed netwerkontwerp te komen van het nieuwe systeem.



Convenant pakketlogistiek

– Laurens Tuinhout (gemeente Den Haag)



Den Haag

Toelichting Convenant Pakketpunten en Pakketkluizen

Laurens Tuinhout

Programmamanager duurzame stadslogistiek Den Haag

Laurens.tuinhout@denhaag.nl

24 maart 2026

Versie

Inleiding

- Plan is ontstaan in werkgroep pakketlogistiek DMI, n.a.v. Rapport Topsector Logistiek ‘inzet en effecten pakketkluizen’ en plan Utrecht voor pakketwinkels in Merwede.
- Convenant als beste optie vanwege beperkte handelingsperspectief gemeente en groeiende vraag vanuit de markt ‘out of home locaties’
- Convenant: niet juridisch maar wel publiek bindend ‘werk/groeidocument’
- Start met G4 (vanwege tijd en impact) en daarna verder uitrollen G40 (Zwolle was vanaf het begin al betrokken)

Doel convenant

- Publiek/private samenwerking voor 'white label' netwerk van pakketkluizen en pakketpunten in steden om:
 - Verkeersdruk en overlast in woonwijken/binnensteden te verminderen
 - Netwerk locaties te organiseren binnen loop- of fietsafstand/nabij OV
 - Leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten
 - Kosten voor vervoerders te beperken
 - Gedragsverandering richting consumenten te stimuleren

Werken vanuit convenant

- Uitvoering met projectplan en private en publieke werkstromen:
 - Gedeeld gebruik marktpartijen: 'open systeem', marktconforme tarieven onderling, digitale toegankelijkheid
 - Eenduidigheid: harmonisatie richtlijnen voor plaatsing; voorkeur voor inpandige locaties in (historische) binnensteden

Praktisch:

- 3-wekelijks digitaal 2 overleggen: 1) marktpartijen en 2) gemeenten
- concrete pilots, periodieke monitoring, ondersteund vanuit DMI

Groeiend convenant

Marktpartijen:

- PostNL, DHL, DPD, Budbee, Vinted-Go, de Buren, ViaTim

Na ondertekening, aangemeld:

- Inpost, GLS, MyPup, Amazon

Gemeenten: G4,

en vervolg richting G40: Tilburg, Zwolle en wie volgt?



Vervolgstappen

- Verder uitwerking projectplan
 - 1^e werkoverleg met marktpartijen o.l.v. projectleider DMI is geweest
 - Vergt strak overleg en duidelijke afspraken i.v.m. concurrentie
- Nader uitwerken:
 - aansluiting G40, marktpartijen en 'tekenmomenten'
- Vraag:
 - wat is behoefte en capaciteit vanuit G40?