

G40 aanpak stadslogistiek - verslag kennis- en inspiratiesessie

E-commerce en pakketbezorging

Vergaderdatum en - tijd 24 maart 2026 om 15.30 uur
Vergaderplaats Online, MS-Teams

Op dinsdagmiddag 24 maart vond de kennis- en inspiratiesessie over e-commerce en pakketbezorging plaats. Tijdens deze sessie stonden de groei van de pakketmarkt, de impact op steden en het handelingsperspectief voor gemeenten centraal.

Opening door Cathelijne Hermans (Rebel)

De sessie werd geopend met een introductie rondom de ontwikkelingen in e-commerce. De slides van thuiswinkel.org benadrukken dat online winkelen niet meer weg te denken is: vrijwel alle Nederlanders bestellen online en doen dit gemiddeld meerdere keren per jaar. Tegelijkertijd groeit de totale bestedingswaarde, terwijl het aantal bestellingen iets stabiliseert doordat consumenten meer per bestelling kopen. Pakketbezorging is daarmee een zichtbare en groeiende stroom in de stad, met veel stops per rit, maar relatief weinig kilometers. Dit maakt het een relevant vraagstuk voor gemeenten, met name in relatie tot leefbaarheid en ruimtegebruik.

DMI & pakketpuntenviewer -presentatie door Robbert Janssen (DMI)

Robbert Janssen (DMI) gaf een toelichting op het DMI-ecosysteem en de pakketpuntenviewer (<https://pakketpuntenviewer.nl/>). DMI richt zich op publiek-private samenwerking om te komen tot slimme en duurzame oplossingen voor stedelijke vraagstukken, waaronder logistiek. De pakketpuntenviewer is een concreet instrument dat inzicht geeft in de spreiding en dekking van pakketpunten en -kluizen binnen gemeenten. De tool maakt onder andere gebruik van 'slipperafstand' (300-400 meter) om te bepalen of een gebied goed bediend is. De pakketpuntenviewer kan gemeenten o.a. helpen bij:

- het bepalen van geschikte locaties voor pakketpunten;
- het voeren van gesprekken met marktpartijen;
- het sturen op een dekkend en efficiënt netwerk
- Het tegengaan van een overkill aan pakketpunten.

Om dit onderwerp af te sluiten werd er de oproep gedaan om ideeën zoals de pakketpuntenviewer te delen met DMI om te verkennen en en waar mogelijk toepassingen lokaal te implementeren.

Inzet en effecten pakketkluizen - presentatie door Laura Tavenier (Rebel)

Laura Tavenier presenteerde de belangrijkste inzichten uit het onderzoek naar de [inzet en effecten van pakketkluizen](#). Een centrale conclusie is dat er momenteel geen gedeeld verhaal bestaat tussen gemeenten en logistieke dienstverleners. Gemeenten zoeken naar grip op de openbare ruimte, terwijl marktpartijen sturen op efficiëntie en service. Pakketkluizen kunnen een belangrijke rol spelen in het realiseren van een dekkend netwerk, maar brengen ook vraagstukken met zich mee rond ruimtegebruik en inpassing. Gemeenten staan daarbij voor strategische keuzes, zoals de mate waarin zij sturen op locaties, de rolverdeling tussen publiek en privaat en de vraag of zij een restrictief of juist faciliterend beleid voeren.

In de discussie kwam naar voren dat gedragsverandering een belangrijke randvoorwaarde is. Zolang thuisbezorging dominant en vaak gratis blijft, is het lastig om een goed functionerend netwerk van pakketpunten te realiseren. Tegelijkertijd hebben gemeenten beperkte mogelijkheden om hier direct op te sturen, bijvoorbeeld via prijsprikkels, omdat dit raakt aan de bedrijfsvoering van marktpartijen en concurrentieverhoudingen. Daarom is een combinatie van interventies nodig, waarbij naast gemeenten ook het Rijk en webwinkels een rol spelen.

Convenant pakketlogistiek - presentatie door Laurens Tuinhout (Gemeente Den Haag)

Tot slot gaf Laurens Tuinhout een toelichting op het convenant pakketlogistiek. Dit convenant is ontstaan vanuit de behoefte om, ondanks het beperkte formele instrumentarium van gemeenten, toch gezamenlijk met marktpartijen te sturen op een efficiënter en duurzamer netwerk van pakketpunten en -kluizen. Het convenant richt zich op een publiek-privaat "white label" netwerk, met als doel onder andere het verminderen van verkeersdruk, het verbeteren van leefbaarheid en het stimuleren van gebruik van afhaalpunten binnen loop- en fietsafstand. Daarbij wordt ingezet op een open systeem, gedeeld gebruik door vervoerders en een voorkeur voor inpandige of semi-publieke locaties.

In de aansluitende discussie gaven verschillende gemeenten aan interesse te hebben in deelname of verdere verkenning van het convenant en gerelateerde initiatieven. Tegelijkertijd werd ook gewezen op de beperkte capaciteit en de noodzaak om dit goed intern af te stemmen. Pakketlogistiek wordt daarbij gezien als een concreet aangrijpingspunt binnen bredere mobiliteits- en leefbaarheidsopgaven, zoals zero-emissiezones.

Als vervolg wordt het convenant verder uitgewerkt en wordt gekeken naar opschaling richting G40-gemeenten. Ook worden pilots voorbereid en vindt verdere afstemming plaats tussen gemeenten en marktpartijen.

Afronding en volgende sessie

De sessie werd afgesloten met een oproep om actief aan te sluiten bij de lopende initiatieven en om ideeën en ervaringen te blijven delen.

Volgende sessie

- Onderwerp: selectief toegangsbeleid
- Datum: 11 mei 2026
- Tijd: 11.00u – 12.00u
- Locatie: online

Omschrijving

Gemeenten passen steeds vaker selectieve toegang toe om de juiste balans tussen verkeer en verblijfsruimte te vinden. Zo kunnen we flexibel met tijd en ruimte in het centrum omgaan. Gemeenten kunnen zelf bepalen wie, waar en wanneer toegang krijgt. Daarnaast hebben zij meerdere opties om de toegang te handhaven, bijvoorbeeld met camera's of beweegbare pollers.

Selectieve toegang biedt gemeenten dus kansen; er is meer maatwerk mogelijk. Bovendien kan digitalisering het aanvraagproces van een vergunning of ontheffing simpeler maken.

Tegelijkertijd zorgt dit relatief nieuwe instrument voor nieuwe uitdagingen. Maatwerk gaat vaak ten koste van eenduidigheid. Met de toename van het aantal regimes neemt het aantal borden toe met bijbehorende beleidsregels voor uitzonderingen. Beleid wordt met al deze regimes en gebieden lastiger uitvoerbaar en minder goed uitlegbaar. Temeer omdat verschillende gemeenten ook vaak verschillende toegangsregels hanteren. Deze lappendeken van regimes en regels is niet alleen voor het bedrijfsleven ongewenst, maar gemeenten hebben zelf ook behoefte aan meer eenduidigheid.

In deze sessie slaan de G40, DMI, Haskoning, Vervoerregio Amsterdam en TLN de handen ineen. We delen kennis over toegangs- en ontheffingenbeleid. Denk onder andere aan onderwerpen als: bebording, venstertijden, ontheffingen en handhaving. We belichten niet alleen het perspectief van beleid en gemeenten, maar ook de kant van het bedrijfsleven. Vragen die aan bod komen zijn: Wat is de impact van krappere venstertijden op logistiek? Wat is een passend ontheffingenbeleid? En wat zijn de handhavingsopties?