

**NOTITIE 7: PERSBERICHT**

---

# De lastige laatste kilometers

**OVER BEVOORRADING,  
BEZORGING EN BEZORGDHEID**

**30 JUNI 2022**

---

**Auteurs:** Co Stokx, Sander Schepers, Hans Jeekel

**Contact en website**

[info@labverantwoordemobiliteit.nl](mailto:info@labverantwoordemobiliteit.nl)

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



# Introductie

In de wereld van mobiliteit is er iets (mis) met de laatste kilometers totdat de winkel, het bedrijf of de individuele klant wordt bereikt voor bevoorrading en bezorging. Deze 'kilometers' zijn prijzig, tijdrovend, vaak nog vervuilend, onveilig en ook hinderlijk. In deze notitie kijken we daarom breed naar: overlast, verkeersveiligheid, arbeidsomstandigheden, emissies, gevolgen voor het landschap en naar effecten op winkelstructuur en stedelijke economie.

Over al deze aspecten is er bezorgdheid, zeker als ze in samenhang worden beschouwd. Maar er zijn ook verbeteringen. We komen tot 10 maatregelen waardoor bevoorrading en bezorging verantwoord, duurzamer, veiliger en overlastvermijdend kan plaatsvinden.

Aan de orde komen: de traditionele bevoorrading van winkels en bedrijven, ofwel stedelijke distributie, de pakjesbezorging (e-commerce) en de meest recente vorm flitsbezorging. De laatste twee zorgen voor veel debat, discussie, verschil van inzicht tot soms zelfs woede.

## Oplossingen voor de laatste kilometer in de kern

In veel gevallen lijkt het eigenlijk helemaal niet zo lastig om deze problemen op te lossen. Emissies kunnen gereduceerd worden door bijvoorbeeld elektrische voertuigen of cargobikes te gebruiken. Overlast kan verminderd worden door pakketjes naar afhaalpunten te brengen waardoor busjes niet meer de woonwijken in hoeven. Bovendien zouden bezorgers kunnen samenwerken waardoor er slechts één busje rondrijdt in plaats van meerdere. Ook de werkomstandigheden zouden verbeterd kunnen worden door middel van bijvoorbeeld betere controle.

Toch blijkt alles in de praktijk, helaas, een stuk minder gemakkelijk. Voornamelijk door de huidige businessmodellen, waarbij gemak van de consument en concurrentie tussen aanbieders voorop staat. In [de volledige notitie](#) worden deze stellingen stuk voor stuk onderbouwd.

Alles tezamen komen wij tot de volgende 10 maatregelen voor een *praktische, duurzame, veilige en overlastvermijdende* bezorging en bevoorrading:

1. Emissiezones uitbreiden naar meer steden, hier gaat het om uitbreiding naar alle steden boven de 50.000 inwoners
2. Realiseren grotere omvang emissiezones, ver voorbij het stadscentrum.
3. Subsidieregeling voor schone bestelauto's verruimen; hier gaat het om verruiming van de subsidiebudgetten, en om verlenging van de regeling tot minimaal 2027
4. Uitgebreide laadinfrastructuur en een voldoende capaciteit op het elektriciteitsnet .
5. Bezorging: primair naar afhaalpunten en verminderen van de overmaat aan bestelbussen door coördinatie
6. Gedifferentieerde beprijzing invoeren; laag voor levering aan afhaalpunten, hoger voor levering aan huis, nog hoger voor levering op specifiek tijdstip aan huis, en hoogste prijs voor bieden van de mogelijkheid van retournering

7. Darkstores in woonwijken verbieden; niet nodig om ze uit de gehele stad te weren, geen probleem op bedrijventerreinen
8. Toewerken naar smart hubs goederenvervoer aan de rand van de stad voor een aantal specifieke leveringen
9. Betere werkomstandigheden voor bezorgers realiseren (in dienst nemen, betalen per uur en niet per pakket, verminderen stress)
10. Registratie ongevallen met bezorgdiensten/ meer oog voor verkeersveiligheid. Er zal veel meer aandacht moeten komen/groeien voor de verkeersveiligheid bij bezorging en flitsbezorging

In schema:

#### **VOERTUIGEN SCHOON KRIJGEN**

1. Emissiezones uitbreiden naar meer steden
2. Emissiezones een grotere omvang geven
3. Subsidieregeling voor schone bestelauto's verruimen en iets verlengen
4. Uitgebreide laadinfrastructuur en een voldoende capaciteit op het elektriciteitsnet

#### **MINDER KILOMETERS MAKEN**

5. Bezorging primair naar afvalpunten
6. Gedifferentieerde beprijzing; meer service, hogere prijs

#### **MINDER OVERLAST**

7. Darkstores in woonwijken verbieden
8. Toewerken naar smart hubs goederenvervoer aan de rand van de stad voor specifieke leveringen

#### **VEILIGHEID EN BETROUWBAARHEID**

9. Betere werkomstandigheden voor bezorgers (in dienst nemen, betalen per uur en niet per pakket, verminderen stress)
10. Registratie ongevallen met bezorgdiensten/ meer oog voor verkeersveiligheid

# Over het LVM

Het Laboratorium voor Verantwoorde Mobiliteit, LVM in kernpunten:

- Looptijd December 2021 - 1 Oktober 2024
- Aanleiding: De klimaatopgave bij mobiliteit stagneert. Elektrische aankopen groeien maar langzaam, terwijl 'mobiliteit' in reductie fors achterblijft bij andere maatschappelijke sectoren.
- Doel: Mobiliteit draagt op korte termijn volop bij aan de klimaatopgaven en garandeert daarbij nationale betaalbaarheid, - inclusiviteit en verantwoorde wereldmobiliteit.
- Aanpak: Studenten maken in een laboratoriumomgeving inspirerende notities over aspecten, thema's en inzichten die wél kunnen bijdragen aan versnelde emissiereducties. Deze notities worden aangeboden in de vorm van compacte persberichten voor de media en longreads voor beleid en politiek.
- Wie: Groep van twaalf masterstudenten, van tien masteropleidingen en zes universiteiten, met ondersteuning van een vakinhoudelijke deskundigen van onder meer TNO, I&W, Planbureau voor de Leefomgeving en Vos Logistics.
- Werkwijze: Studenten dragen ideeën aan. Zij werken die met een begeleidend hoogleraar en met betrokken professionals uit tot praktische onderzoeksvoorstellen. Deze studies resulteren in korte en langere praktische notities ten behoeve van een versnelde transitie naar verantwoorde mobiliteit.

Contact:

Voor meer informatie over het initiatief en de activiteiten van LVM kunt u contact opnemen met: Hans Jeekel, begeleidend hoogleraar (Societal Aspects Smart Mobility), TU Eindhoven, Telefoon: 06-51551561 / J.F.Jeekel@tue.nl