Concept Convenant duurzame pakketlogistiek via pakketkluizen en pakketpunten

Vs 6

Partijen

De volgende partijen ondertekenen dit convenant

- G4 gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht en andere gemeenten die samenwerken binnen het DMI-ecosysteem en op termijn aansluiten
- Pakketvervoerders actief in Nederland, bij de opstart PostNL, DHL, DPD, Budbee, VintedGo, Amazon met het doel meer pakketvervoerders aan te sluiten
- Aanbieders van 'white label' pakketkluizen of pakketpunten, zoals De Buren en Via Tim
- Andere stakeholders, zowel pakketvervoerders als brancheorganisaties kunnen zich aansluiten bij dit convenant.

Doel van het convenant

Partijen werken samen aan het realiseren van een duurzaam, voor alle partijen toegankelijk en efficiënt netwerk van pakketpunten en pakketkluizen (Pick-Up & Drop-Off, hierna: PUDO-locaties) in steden. Hiermee beogen partijen:

1. De verkeersdruk en -overlast door bezorging van pakketten door pakketvervoerders in woonwijken en binnensteden zoveel mogelijk te beperken,
2. De duurzaamheid van deze logistieke keten te versterken, de leefbaarheid in de steden te vergroten, maar ook de kosten voor de pakketververvoerders te beperken,
3. De service naar ontvangers op peil te houden binnen de context van toenemende verstedelijking en autoluwe zones,
4. Samen te werken aan de totstandkoming van PUDO-locaties bij (her)ontwikkeling van stedelijke gebieden, al dan niet met andere (publieke) functies
5. De focus ligt vooralsnog op pakketten voor consumenten en zakelijke ontvangers die geschikt zijn voor levering bij pakketpunten en pakketkluizen.
6. Partijen zullen zich gezamenlijk inspannen voor de gedragsverandering om gebruik van het PUDO-netwerk te bevorderen in plaats van levering aan huis.
7. Partijen beogen geen rechtens afdwingbare verplichtingen, tenzij dit in de toekomst uitdrukkelijk wordt vastgelegd

Uitgangspunten

1. Bereikbaarheid:
    a. Iedere ontvanger in de stad moet binnen loop- of fietsafstand toegang hebben tot een pakketkluis of pakketpunt. Waar mogelijk bij een OV-locatie.
2. Capaciteit:
    a. Met een stijging van het aantal mensen dat pakketten via PUDO-locaties ontvangt, is het ook van belang om de capaciteit mee te laten groeien. Via meerdere of grotere PUDO-locaties.

3. Duurzaamheid:
    a. Het PUDO-netwerk draagt bij aan het reduceren van bezorgkilometers, CO_2-uitstoot en het verbeteren van de verkeersveiligheid in de stedelijke omgeving.
4. Gedeeld gebruik:
    a. Pakketkluizen en pakketpunten van deelnemers aan het convenant zijn 'open' en toegankelijk tegen een marktconform tarief voor alle betrokken pakketvoervervoerders.
    b. Waar mogelijk wordt de combinatie gezocht met andere publieke of private dienstverlening om de kosten van PUDO-locaties te beperken.
5. Meer eenduidigheid
    a. Het streven is om met deelnemende steden tot meer eenduidige richtlijnen voor de markt te komen voor plaatsing van pakketkluizen, zowel in nieuwe als bestaande gebiedsontwikkeling.
    b. Hierbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de beleidsvrijheid voor de openbare ruimte in elke stad. Uitgangspunt in (historische)binnensteden is vooralsnog geen pakketkluizen in de publieke buitenruimte. Gezamenlijk kijken partijen actief naar alternatieven (inpandig, verwerken in plinten etc.).

Samenwerking

Met dit Convenant starten Partijen de samenwerking op om bovenstaande doelen te bereiken, met (project)ondersteuning van het DMI-ecosysteem. Partijen zullen verschillende trajecten starten onder de regie van de themagroep 'Slimme logistiek' binnen het DMI-ecosysteem. Partijen kunnen deze trajecten in onderling overleg aanvullen of wijzigen. In ieder geval starten de volgende trajecten:

6. Advies omtrent strategische plaatsing PUDO-locaties:
    a. Op welke wijze kan een netwerk van PUDO-locaties voldoende dekking geven binnen de stad. Wat zijn logische locaties op basis van volume, aantallen bewoners en een netwerk van 'verzorgingscirkels' van 300 tot 500 meter in de stad?
    b. DMI kan hiervoor nadere analyses doen op basis van data die partijen beschikbaar kunnen stellen.
    c. Welke (semi)publieke locaties zijn mogelijk geschikt? Zowel voor pakketkluizen als bemande pakketpunten? Wat zijn randvoorwaarden voor pakketvervoerders en gemeenten? Nader onderzoek zal worden gedaan naar mogelijkheden voor locaties variërend van bibliotheken, fietsenstallingen, mobility-hubs tot sportkantines
    d. Ervaring vanuit buitenlandse steden zal worden meegenomen bij de oplossingsrichtingen.
    e. Welke ondersteunende maatregelen zijn nodig voor de ondersteunende logistiek? Denk aan toegangsbeleid, laad- en losplaatsen bij PUDO-locaties
    f. Methodiek voor overleg op stedelijk niveau ten behoeve van de uitrol van een netwerk van PUDO-locaties

7. Ontwikkelen toetsingskaders voor steden:
    a. Bij het convenant betrokken gemeenten houden regie op ruimtelijke inpassing en stellen zoveel mogelijk gezamenlijk algemene toetsingskaders op voor PUDO-locaties rekening houdend met bovenstaande uitgangspunten.
    b. Bij publieke (inpandige) PUDO-locaties zullen eisen gesteld worden t.a.v. generieke toegang voor alle pakketvervoerders in lijn met dit Convenant
    c. Betrokken marktpartijen zullen hun inbreng kunnen geven op voornoemde toetsingskaders.
8. Afsprakenstelsel
    a. DMI zal als onafhankelijke partij het proces begeleiden om te komen tot een werkbaar afsprakenstelsel tussen pakketvervoerders, onder meer om data te delen voor het gebruik van elkaars PUDO-locaties (vooral pakketkluizen).
9. Samenwerking en innovatie
    a. Partijen spannen zich gezamenlijk in om concrete projecten te starten om bovenstaande doelen te bereiken, te monitoren en waar nodig bij te stellen.
    b. Pakketvervoerders zullen zich inspannen om te komen tot een werkbaar model voor gebruik van elkaars PUDO-locaties. Zowel een afspraakstelsel voor digitale toegankelijkheid als redelijke onderlinge tarieven.
    c. Monitoring van projecten en afspraken over data-uitwisseling kunnen worden ondergebracht bij het DMI-ecosysteem

Monitoring en governance

1. Vanuit het DMI-ecosysteem vindt de monitoring plaats en wordt elk kwartaal de voortgang van het convenant besproken hetgeen de basis is voor een jaarlijkse rapportage.
2. Indien gewenst door Partijen, kunnen nadere afspraken worden vastgelegd als addendum bij dit Convenant.
3. Deelnemers kunnen aanvullende (lokale) afspraken maken voor pilots of gebiedsontwikkelingen en/of een periodiek overleg inrichten tussen pakketvervoerders, aanbieders van ‘white label’ pakketkluizen en de betrokken gemeente.

Slotbepalingen

1. Dit convenant treedt in werking na ondertekening door alle partijen en wordt na een jaarlijkse evaluatie telkens verlengd.
2. Het convenant is niet juridisch bindend, maar bevat inspanningsverplichtingen waaraan partijen zich publiekelijk committeren.
3. Doelstelling is om bovenstaande doelen uiterlijk in 2028 te hebben bereikt.

Ondertekening

[ruimte voor handtekeningen, datum en plaats]