

Beleidsvisie CAV

Verslag en advies autonome stadsdistributie

Met medewerking van: Lotte Bekenkamp (Gemeente Rotterdam), Alwin Bakker (Future Mobility Network), Patrick van Norden (MRDH), Suzanne Reubsaet (SPAR), Martijn ten Berge (SPAR).

Definitie en scope

- Autonome stadsdistributie richt zich op de bevoorrading en bezorging van goederen in stedelijk gebied.
- Vanuit marktpartijen en gebiedseigenaren is er interesse en wordt reeds gekeken naar implementatie van bezorgdiensten in semi-openbaar gebied (campussen) en besloten terreinen (bijvoorbeeld vakantieparken). Daarbij richten zich vooral op de vragen:
 - Hoe past dit in het verdienmodel van bezorgdiensten?
 - Hoe past dit in het business model van thuisbezorgende voedsel- en warenwinkels?
 - Wat zijn daarvoor de meest geschikte modellen, grootte van voertuigen?
 - Waar komen deze dan op de weg (fietspad, stoep, openbare weg)?
- Er wordt hierbij voornamelijk naar one-off diensten gekeken, zoals medicijnbezorging, voedselbezorging en andere kritische diensten.
- Het verdienmodel voor commerciële partijen ligt in het tekort van personeel, mogelijke financiële besparingen en flexibiliteit in bevoorrading (bijvoorbeeld in de nacht). Zij schatten in dat zij over 5-8 jaar de urgentie gaan voelen om autonome bevoorrading en bezorging in te zetten in stedelijk gebied.
- Overheden denken en doen mee om inzicht te krijgen in de randvoorwaarden die als overheid geborgd moeten worden, mocht dit in openbaar gebied (gaan) plaatsvinden. Denk daarbij aan de rol van de wegbeheerder in toelating, aanpassing van wegen, sturen van verkeersstromen of beleidsmakers om te bepalen hoe autonome bevoorrading en bezorging past in het houden van regie op de openbare ruimte.
- In mobiliteitsvisies van overheden op logistieke stromen ligt de nadruk op het beperken van vervoersbewegingen in de stad, bundeling van stromen en inrichten van goederenhubs in en rondom de stad. Emissieloos vervoer is hierbij een randvoorwaarde.
- De MRDH en gemeente Rotterdam zijn proactief in het optrekken met markt en baathebbende partijen. Andere regio's zien het belang en noodzaak, maar kijken de kat uit de boom.

Waar wel, waar niet

- Het is voor overheden vooral van belang dat zij de controle houden over waar, hoeveel bezorgbewegingen plaatsvinden. Dit is per stad verschillend. Daar houden zij graag flexibiliteit in om

vanuit eigen beleidskeuzes daarin besluiten te nemen en sturing te geven aan marktpartijen en ontwikkelingen.

- Daarin gaat het vooral over het beheren en beheersen van deze bewegingen, onafhankelijk van welke modaliteit dit is. Autonoom is hierbij, vooralsnog, geen aandachtspunt en komt daarom niet of nauwelijks voor in mobiliteitsvisies.
- Vanuit de mobiliteitsvisies wordt wel expliciet aangegeven de auto (voor personen en goederen) uit de stad te willen weren. Daar zijn alternatieven nodig voor bevoorrading en bezorging.
- Er ligt bij de overheden een behoefte om meer ervaring op te doen met de randvoorwaarden die zij moet borgen om het waar wel en waar niet te kunnen sturen.
- Ten aanzien van autonome stadsdistributie wordt aangegeven nu zeker niet in stedelijk/dichtbevolkt gebied, maar zien zeker kansen op besloten terreinen en semi-openbare gebieden om daar de effecten en randvoorwaarden in kaart te brengen voordat autonome stadsdistributie wordt toegelaten in de openbare ruimte in stedelijk gebied.
- Vanuit de markt is er een sterke behoefte om inzicht te krijgen waar en hoe. De mobiliteitsvisies van overheden zullen hier (meer) lijn in moeten brengen.

Maatschappelijke waarde (value case)

- De maatschappelijke waarde ligt vooral in het feit dat er een noodzaak ligt bij overheden om ongewenste effecten van (autonome) bezorgbewegingen te beperken. Recente voorbeelden van negatieve, ongewenste effecten zijn de flitsbezorgers en in een iets verder verleden de deelfietsen en -scooters.
- Deze noodzaak wordt onderschreven door de urgentie bij marktpartijen om in 5-8 jaar autonome distributie onderdeel te maken van hun business model.

Welke randvoorwaarden hebben overheden te borgen?

- Standaardisatie van dataopslag, data delen en privacy aspecten;
- Duidelijkheid van overheden ten aanzien van waar wel, waar niet en onder welke voorwaarden. In andere woorden opnemen van visie op stedelijke logistiek en (autonome) stadsdistributie in mobiliteitsvisies;
- Stageplekken voor RDW en I&W (beoordelingsinstanties) om te leren op besloten en semi-openbare terreinen;
- Inregelen en borgen van beheer- en beheersaspecten rondom autonome stadsdistributie;
- Helderheid en duidelijkheid omtrent toelating van verschillende soorten autonome bezorg- en bevoorradingsvoertuigen (typegoedkeuring, experimenteerwet en BOEV).

Prioriteiten korte, middellange en lange termijn

Korte termijn (1-3 jaar)

- Simpele ontwikkelafspraken en kaders geven (vergelijken A4-tje Lissabon voor uitrol en implementatie deelfietsen/-scooters) aan de markt voor waar wel/niet mogelijkheden worden geboden en met welke aantallen, waarop voortgebouwd kan worden.
- Leren en faciliteren van huidige initiatieven en implementaties op besloten en semi-openbare terreinen. Daarvoor aansluiten bij marktinitiatieven. Focus voor overheden op:
 - Inzicht verkrijgen in nieuwe rollen en beleids-/wegbeheerdersfuncties;
 - Stageplekken voor wegbeheerders, beleidsmedewerkers en beoordelingsinstanties;
 - Inrichten van ecosystemen die gezamenlijk de uitrol, implementatie en beheer van autonome bevoorrading en bezorging kunnen beheren en beheersen;
 - Inzicht krijgen in benodigde verkeersmaatregelen, supervisie en controle en effecten/impact/interactie met omringende gebieden;
 - Inzicht krijgen in faciliterende dan wel noodzakelijke aanpassingen in fysiek en digitale infrastructuur;
 - Inzicht krijgen op benodigde werkprocessen en aansprakelijkheden daarbinnen bij overheden en markt;
 - Voorbereiden op transitie naar openbare gebieden;
 - Inzicht in acceptatie van gebruikers en omwonenden.

Middellange termijn (4-7 jaar)

- Opnemen van beleid en richtlijnen voor autonome stadsdistributie in stedelijke en regionale mobiliteitsvisies.

Lange termijn (8-15 jaar)

- Uitrol en implementatie van autonome stadsdistributie is een commerciële aangelegenheid. Overheden faciliteren, beheren en beheersen de bezorg- en bevoorradingsstromen door middel van dynamisch en flexibel beleid vanuit hun mobiliteitsvisies.

Advies t.a.v. beleidsvisie CAV

- Benoem een regionale, dan wel lokale, overheid aan om op basis van simpele afspraken (win-win A4-tje) en voortbouwend van marktinitiatieven op besloten, dan wel semi-openbaar terreinen een ecosysteem op te zetten waarin overheden kunnen leren over hun rol, beheerafspraken en beheerskaders ten aanzien van hun taken als wegbeheerders, toelatingsinstanties en beleidsmakers voor (autonome) stadsdistributie.