

Flitsbezorging: kans om stadslogistiek als prioriteit op de agenda te krijgen

Gepubliceerd 26-okt-22 06:25 door [Editor dmi](#)

Ze zijn inmiddels een vertrouwd beeld in stedelijk gebied: flitsbezorgers. Binnen 10 minuten je boodschappen in huis! Gebruikers vinden de bezorgdienst een zegen, anderen hebben grote zorgen. Hoe ga je deze dienst de juiste plek geven? Gemeenten worstelen met dit vraagstuk, dat ligt op het snijvlak van mobiliteit, logistiek en ruimtelijke (planologische) inpassing. Maar het is nu mogelijk om met een GIS-tool per stad kansrijke locaties voor flitsbezorging aan te wijzen.

Flitsbezorgers, denk aan Flink, Getir en Gorillas, zijn in een jaar tijd snel gegroeid in Nederland. Medio februari 2021 startte de eerste flitsbezorger in Amsterdam, en sindsdien zijn de diensten razendsnel uitgebreid. Cijfers uit maart 2022 geven aan dat al ruim 4,4 miljoen consumenten gebruik kunnen maken van flitsbezorgers. Deze ontwikkeling past in de toenemende populariteit van het online boodschappen doen, snel en eenvoudig via een app. De huidige gebruikers zijn met name consumenten met een drukke agenda en weinig tijd in de leeftijdsgroep 25 tot 45 jaar: veelal hoger opgeleiden met een bovenmodaal inkomen en gezinnen met kinderen.

"Het gaat ook om efficiëntie: maximale benutting van beschikbare logistieke capaciteiten."

Flitsbezorging via e-bikes is een vorm van duurzame stedelijke distributie en een uitstekend alternatief voor bezorging met bestelbusjes. Echter, duurzame stedelijke distributie gaat verder dan alleen emissievrij. Het gaat ook om efficiëntie: maximale benutting van beschikbare logistieke capaciteiten. Er is geen sprake van optimalisatie als er enkel wordt ingezet op snelheid. Door ook in te zetten op efficiëntie ontstaat meer ruimte in de steden met een verbetering van de kwaliteit van leven als gevolg.

Kansrijke flitsbezorging vanuit de supermarkt

Ook supermarkten zien dat er bij bepaalde groepen behoefte is aan snelle bezorging. Recentelijk is Jumbo een samenwerking aangegaan met Gorillas, en Albert Heijn breidt de samenwerking met Thuisbezorgd.nl uit voor de thuisbezorging van de dagelijkse boodschappen. Samenwerking tussen flitsbezorgers en reguliere supermarkten lijkt kansrijk, zeker als de bezorging plaatsvindt vanuit de supermarkt. De impact op de logistieke

bewegingen aan toeleveringskant lijkt beperkt, maar richting de eindklant nemen vanaf de supermarkt de logistieke bewegingen toe.

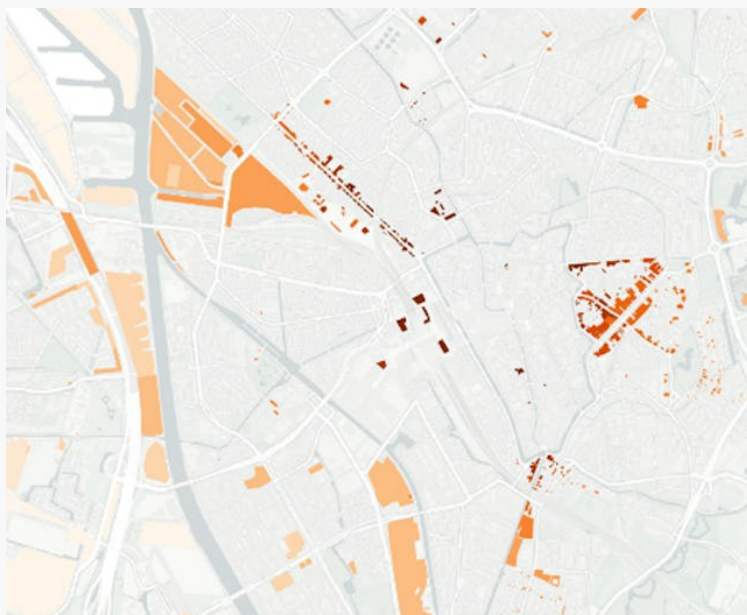
Conjunctuurgevoelig

Flitsbezorgers maken nog geen winst. Bovendien zetten de lage marges het businessmodel verder onder druk en moet er veel durfkapitaal bij. Flitsbezorging kwam tijdens en door corona snel op, maar nu de winkels en horeca weer open zijn, stagneren de groei en de totale omzet. Flitsbezorging blijkt erg conjunctuurgevoelig, en ook wordt het aantrekken van nieuwe durfinvesteerdere lastiger. Uiteindelijk, zo schatten wij in, zal er op langere termijn ruimte zijn voor slechts één of enkele partijen. Wel is het zaak zo snel mogelijk winstgevend te worden. Winstgevendheid zit hem in het maken van slimme combinaties, door samen te gaan werken of door orders of zendingen te bundelen.

GIS-tool zoekt kansrijke locaties

"Tal van buurt- en wijkwinkelcentra zijn in potentie kansrijk."

Er zijn verschillende mogelijkheden voor kansrijke vestiging, maar dit verschilt wel per type stad. Zo hebben sommige steden nog kleine bedrijventerreinen in de stad. Dat zijn potentieel kansrijke vestigingslocaties voor flitsbezorgers (centrale ligging, zonder bewoners, veelal goed bereikbaar met vrachtauto). In andere steden liggen de bedrijventerreinen vaak verder van de binnenstad. Deze locaties zijn mogelijk kansrijk als de strakke bezorgtijd van 10 minuten iets kan worden verruimd. Tal van buurt- en wijkwinkelcentra zijn in potentie kansrijk. Deze centra liggen immers op goed bereikbare en te bevoorraden locaties, zeker als deze locaties goed aansluiten op (brede) fietspaden, dus een goede fietsinfrastructuur.





Een eerste impressie van de GIS-tool (deel van de stad Utrecht). Bron: Movares

Advies: faciliteer flitsbezorgers

Het advies is flitsbezorgers te faciliteren op goede locaties in plaats van aandacht te hebben voor het weren op ongewenste locaties of simpelweg verbieden. Een groot deel van de ervaren overlast wordt voorkomen door betere ruimtelijke inpassing (locatiekeuze-beleid) en afstemming tussen flitsbezorgers en gemeenten.

Niet elke schuur is een 'last mile' cityhub

Als je de vakbladen volgt dan lijkt er een hausse in het aanbod van 'last mile' cityhubs. Maar, niet elke schuur is geschikt als 'last mile' cityhub. Waaraan moet een cityhub voldoen om echt te kunnen functioneren als cityhub? De belangrijkste vraag: met wie wil je samenwerken in stadslogistiek?

BRO en Movares kunnen met behulp van een GIS-tool per stad kansrijke locaties voor flitsbezorging aanwijzen. Daarin wordt onder meer rekening gehouden met de pand- en locatie-eisen van flitsbezorgers, maar ook met de verkeersroutes (vrachtauto en fiets), verkeersintensiteit en het aantal woningen in de omgeving (te bereiken in 10 minuten of meer), dit alles met als randvoorwaarde het geldende bestemmingsplan.

Grote impact op de omgeving

Flitsbezorgers opereren tot nu toe vooral op wijkniveau in de grotere steden. De distributieplekken van flitsbezorgers bevinden zich bij voorkeur in de wijk. Deze zogenoemde 'dark stores' hebben geen publieksfunctie en zijn uitsluitend gericht op online winkelen. Dark stores zijn meestal niet aantrekkelijk door hun veelal dichtgeplakte ramen, hebben grote impact op de omgeving en zorgen voor overlast bij omwonenden en winkeliers. Ook is er vaak sprake van verkeershinder door de bevoorrading van de distributielocaties met vrachtwagens, soms midden in woonwijken of in drukke straten. Bovendien wordt de voorraad in veel gevallen beperkt gehouden, waardoor bevoorrading vaak meerdere keren per dag plaatsvindt. Verder is sprake van geluidsoverlast, vooral 's avonds, vanwege de constante stroom van bezorgers die af en aan rijden. Ook de stalling van fietsen of bromfietsen neemt veel openbare ruimte in beslag, wat zorgt voor een minder aantrekkelijk (voetgangers)gebied en verrommeling van de openbare ruimte.

3.000 extra fietsbewegingen

Het aantal fietsbewegingen is niet gering. De inschatting is dat een locatie vanaf ongeveer 1.500 bezorgingen per dag winst maakt. Concreet houdt dit in dat er in dat geval 3.000 of meer fietsbewegingen op de fietspaden in de omgeving bijkomen. Ter vergelijking: drukke fietspaden in binnensteden hebben dagelijks 10.000 fietsbewegingen. De hoeveelheid logistieke verplaatsingen en 'reuring' rondom de winkel is daarmee aanzienlijk te noemen. Flitsbezorgers zorgen bovendien voor onveiligere situaties op de fietspaden. Het is drukker op de fietspaden en door het gebruik van e-bikes is het snelheidsverschil groter.

"Flitsbezorgers zijn gebaat bij locaties met een goede fietsinfrastructuur."

Gemeenten, maar ook de flitsbezorgdiensten zelf worstelen hiermee. Er is meer ruimte nodig voor het rijden, laden, lossen, parkeren en opladen van een diversiteit aan voertuigen, ook voor flitsbezorgers, die nou eenmaal deel uitmaken van de huidige bezorgeconomie. Het is een open deur, maar ook brede fietspaden zijn een noodzaak om de groei te faciliteren. Flitsbezorgers zijn gebaat bij locaties met een goede fietsinfrastructuur. Gemeenten en flitsbezorgers moeten daarom samen zoeken naar kansrijke locaties om overlast te minimaliseren en een werkbare situatie te creëren voor de flitsdiensten.

'Beleid moet betrekking hebben op alle vormen van de bezorgeconomie'

Flitsbezorging is slechts één van de spelers in de bezorgeconomie naast de groeiende maaltijdbezorging en reguliere pakketbezorging en heeft zeker impact op het aantal logistieke (hoewel veelal duurzaam) bewegingen in een stad. Beleid en maatregelen zouden daardoor idealiter betrekking hebben op alle (toekomstige) vormen van de bezorgeconomie. Kortom, een kans voor gemeenten om in te spelen op trends op het gebied van e-commerce en om stadslogistiek als prioriteit op de agenda te krijgen.

Deze blog, van Jessica van Rijn en medeauteur Marco Duijnsveld, is gebaseerd op e

Bron: Logistiek.nl

Tags : flitsbezorgers, flitsbezorging, gemeenten, gis-tool, mobiliteit, stadslogistiek