

Waarom de problematiek rond stadsdistributie (nog) niet leeft

28-12-2017 10:37



Door Dirk Mulder
Sectormanager food en retail bij ING

Door de enorme groei van e-commerce neemt het aantal busjes dat door onze straten rijdt toe. Dit kan zo niet doorgaan. Er zijn al veel studies gedaan naar dit onderwerp, maar ik zie nog weinig actie. Schijnbaar ontbreekt de urgentie. Eén waarschuwing vooraf: ik heb geen panklare oplossingen. Jij wel?

Thuisbezorgen heeft nog steeds de voorkeur

De omzet via e-commerce neemt de komende jaren nog [fors toe](#). Hierover heeft ING Economisch Bureau medio dit jaar een nieuwe update gepubliceerd met daarin haar visie op de verwachte groei binnen de verschillende [sectoren binnen de retail](#). Deze groei betreft overigens niet alleen non-foodretail en foodretail, maar ook de groothandel. Steeds meer goederenstromen gaan buiten de groothandel om b2b en b2c.

Nederland is nog echt een thuisbezorgland. Niet afgeleverde pakjes worden bij de burens afgegeven of voor een tweede keer aangeboden. Mocht dat nog niet lukken dan gaan ze naar een centraal afhaalpunt. Dit zorgt ook weer voor extra vervoersbewegingen. Zo heeft recent onderzoek van [ECC Köln](#) aangetoond dat van alle Duitse online shoppers 81 procent zijn order thuis wil ontvangen, maar dat lukt maar in 66 procent van de gevallen. De verklaring voor dat gat: men is niet thuis. Zelfs opties als tijdvakbelevering en avond- en zaterdaglevering dichten dat gat niet.

Bezorgopties nemen toe

Je ziet een forse ontwikkeling in de bezorgopties die worden aangeboden (regulier, in de avond, binnen 24 uur, binnen twee uur). En dan hebben we nog te maken met retouren. Om de fysieke winkelervaring te evenaren wordt vaak gratis retourneren aangeboden. Bovendien is het vaak kostenefficiënter om bijvoorbeeld drie maten te bestellen en er daarvan twee terug te sturen, dan drie keer een andere maat te laten komen. Ook voor de retailer.

Dit zorgt voor een enorme toename van de logistieke stromen. Bezorging in (bevoorrading van) distributiecentra of winkels gaat over in bezorging bij bedrijven of consumenten. We gaan van dikke stromen naar dunne stromen. Met de verwachte toename van e-commerce zullen steden dan ook gaan dichtslippen. Dit effect wordt versterkt doordat er steeds meer mensen gaan wonen in de Randstad (trend van urbanisatie). Over wat hiervan de gevolgen zijn is terug te lezen in een interessant artikel uit de [NRC](#) van vorige week, waarin een journalist een dag op pad gaat met UPS-chauffeur Reduan in het centrum van Rotterdam.

Rendement en duurzaamheid onder druk

Deze ontwikkeling heeft invloed op het rendement van bedrijven in de handel, retail en transport en logistiek. En de kosten nemen alleen maar toe. Zeker als er vanuit de overheid regelgeving gaat komen omtrent de inzet van zzp-ers. Daarnaast heeft men vanuit overheden te maken met duurzaamheids- en leefbaarheidsdoelstellingen.

De vraag is dus wat de invloed is van de alsmaar groeiende e-commerce op de stedelijke distributie in het winkellandschap van de toekomst? En waar ligt een acceptabele en duurzame oplossing?

Urgentie niet hoog genoeg

Het probleem is dat het onderwerp duurzame stadsdistributie op dit moment nog niet heel erg leeft bij retail, transporteurs en overheden. De urgentie is nog niet hoog genoeg. Het probleem richt zich nu alleen op de grote steden. Retailers gebruiken eigen logistiek als onderscheidende propositie in hun (internet)strategie. De logistieke belasting voor bereikbaarheid, overlast en milieu wordt nog niet doorberekend. Retailers en logistiekers worden niet gedwongen naar andere mogelijkheden of samenwerking te zoeken. Overheden hebben daarbij nog geen instrumenten om een en ander af te dwingen.

Echter zal binnen afzienbare tijd hierin een versnelling komen, omdat (Europese) overheden strengere regels gaan stellen ten behoeve van het milieu en leefklimaat. Hierdoor zal de urgentie voor andere logistieke oplossingen toenemen. Kortom, werk aan de winkel. Zie je wel een effectieve oplossing, dan hoor ik die graag en kunnen we er samen mee aan de slag.

Dirk Mulder