



# Van bakfiets naar zelfrijdende cargobikes:

de ontwikkeling van  
fietsbezorging in Nederland

WUUNDER

# De wereld van fietsbezorging



In de Nederlandse steden is het een komen en gaan van bestelbussen van pakketbezorgers. Daarmee drukken ze steeds meer een stempel op het Nederlandse straatbeeld en daar is niet iedereen blij mee. Mensen zijn immers niet meer zo happig op de vervuilende dieselbusjes die te pas en te onpas stilstaan in hun straat. Daarbij wordt de roep om een duurzamere logistieke oplossing met de jaren luider. Het bezorgen van pakketjes door middel van cargobikes is dan ook een logische stap op weg naar een duurzame toekomst.

Fietskoeriers zien we al steeds vaker in het straatbeeld. Maar waar ze eerst vooral snel maaltijden of boodschappen bezorgden, wordt een cargobike nu steeds vaker ingezet als middel om pakketten rond te brengen.

Maar hoe werd het systeem van fietskoeriers eigenlijk in vroegere tijden gebruikt? En hoe wordt het nu ingericht? Maar bovenal: hoe ziet fietsbezorging er in de toekomst uit? We nemen je in dit paper mee in de wereld van fietsbezorging.

# Fietsbezorging is niet nieuw



## Het verleden

Fietsbezorging is in feite helemaal niet nieuw. Zo deed het publiek aan het begin van de vorige eeuw zijn aankopen in grote warenhuizen in de stad. Na aankoop hoefden zij echter niet met tassen vol naar huis, maar werden de producten thuisbezorgd door de koeriersdienst van het warenhuis. Tot het midden van de 20<sup>e</sup> eeuw boden de meeste winkels nog bezorging aan huis aan. Voor veel voedingsproducten, zoals zuivel en vleeswaren, was thuisbezorging zelfs de standaard. Zo bezorgde de melkboer de melkflessen gewoon aan de deur. Postbodes op de fiets waren in die tijd ook al op de weg te zien. Zij bezorgden telegrammen, brieven en kleine pakketjes.

Door de groei van motorvoertuigen nam de populariteit van de fietskoerier af. Bovendien ging iedereen in de jaren '70 met zijn eigen auto naar de winkel en werd het goedkoper om iedereen direct zijn aankopen mee te laten nemen. Hierdoor kwam er een einde aan de bezorgdiensten van de warenhuizen.

# Fietskoeriers anno 2024



De afgelopen jaren lijken we weer een beetje terug te gaan naar de standaard uit de jaren '30. Tijdens de corona lockdown zagen we immers dat kleinere, onafhankelijke winkels hun eigen producten weer gingen rondbrengen. Ook maakte het aantal online bestellingen een ongekennde groei door en de verwachting is dat het aantal pakketjes de komende jaren nog verder zal stijgen. Uit onderzoek van Thuiswinkel.org blijkt namelijk dat op dit moment slechts zo'n 12 procent van alle aankopen op dit moment online wordt gedaan.

Daarom wordt het des te belangrijker dat retailers in staat zijn om aan deze toenemende vraag te voldoen. Waar voorheen de meeste retailers samenwerkten met één vervoerder om hun producten te laten bezorgen, is het nu de norm om met meerdere vervoerders samen te werken. De consument eist namelijk dat zij hun pakket bezorgd krijgen op het moment dat en de plek waar hen het beste uitkomt. Het benutten van meerdere vervoerders is dus cruciaal voor een goede klantervaring. Fietsbezorging is in deze multi-carrier strategie steeds vaker een aanvulling op het logistieke proces. Anno 2024 maken voornamelijk de grote bedrijven zoals DHL, PostNL, Coolblue en Fietskoeriers.nl gebruik van cargobikes. Zij zetten deze vooral in voor de bezorging van pakketjes binnen een stad, vanuit een winkel of bedrijf.

# Fietskoeriers anno 2024

Naast de bezorging van pakketten worden fietskoeriers ook ingezet om pakketjes weer retour te nemen. Een bestelbus heeft deze functionaliteit natuurlijk ook, maar het is dan een stuk omslachtiger. Een bestelbus rijdt bijvoorbeeld rond met meer dan honderd pakketjes en pas aan het einde van de rit heeft hij weer plek om wat mee terug te nemen. Voor een cargobike is dit iets anders, doordat hij rondrijdt met kleinere volumes. Het is dan een stuk eenvoudiger om een pakketje mee terug te nemen.



# Cargobike: snel en wendbaar door de stad



De bezorging van pakketten met een cargobike wint dus terrein in de Nederlandse steden. Niet zo vreemd, want het brengt verschillende voordelen met zich mee. Allereerst leent fietsbezorging zich goed voor het vervoeren van kleine en lichte pakketten. De meeste producten in de last mile hebben namelijk de omvang van een schoendoos, waardoor ze gemakkelijk in de laadbak van een cargobike passen. Bovendien zijn fietskoeriers bij uitstek geschikt voor bezorging in stedelijke gebieden. Ze kunnen immers snel door het drukke verkeer manoeuvreren, staan daardoor niet in de file en kunnen eenvoudig voor de deur van de consument parkeren.

Hierdoor zijn fietskoeriers betrouwbaarder en sneller dan de reguliere busjes. Voor hen is het afleveren van pakketten in de binnensteden namelijk steeds vaker een uitdaging door verkeersopstoppingen, smalle straatjes en voetgangersgebieden. Daarbij is het gebruik van cargobikes een stuk goedkoper in gebruik dan auto's of vrachtwagens, omdat ze geen brandstof slurpen en minimaal onderhoud vereisen. Tot slot, en misschien wel het belangrijkste, zijn fietskoeriers de duurzaamste bezorgoplossing in de last mile. Ze veroorzaken namelijk geen CO<sub>2</sub>-uistoot.

# Tijd, investering en afstemming



Hoewel de voordelen overduidelijk zijn, heeft fietsbezorging ook een aantal beperkingen. Allereerst hebben fietskoeriers een bepaalde reikwijdte en is er een begrenzing op het gewicht en ruimte in vergelijking met bestelbusjes. Fietskoerierdiensten zijn bekend met deze beperkingen en zoeken daarom steeds vaker de samenwerking op met partijen die ze in hun logistieke proces kunnen inpassen. Zo gebruiken bedrijven een combinatie van cargobikes en traditionele bezorgmethoden om de consument te voorzien van hun pakketten.

Daarbij vergt het goed inzetten van fietskoeriers nog een omslag bij retailers. Zo zijn e-commerce partijen nog niet helemaal voorbereid op het aanbieden van fietskoeriers in hun check-out. Zij moeten hierin immers een optie bieden voor zowel een lokale levering als een landelijke of internationale levering en in veel gevallen worden lokale fietskoeriers daardoor niet aangeboden. Dit gaat bijvoorbeeld om het aanbieden van een fietskoerier in een bepaald postcodegebied. Dit vereist een complexe check-out oplossing, waar nog niet iedere retailer geld en tijd voor heeft om in te bouwen.

**Toch ligt er een hoopvolle toekomst voor fietskoeriers in het vooruitzicht als het systeem goed wordt ingericht.**

# Fietskoeriers van de toekomst



Het is niet eenvoudig om een bestaand logistiek systeem te veranderen, vooral niet als kleine retailer. Vervoerders kunnen natuurlijk ook hun eigen fietskoeriers inzetten, maar de inzet van fietskoeriers is pas echt succesvol als vervoerders en retailers meer lokaal met elkaar gaan samenwerken. Dat betekent bijvoorbeeld dat fietskoeriers voor verschillende vervoerders en retailers de pakketten gebundeld wegbrengen. Dit vergt echter een sterke samenwerking tussen de vervoerders en dat zien we helaas nog niet snel gebeuren. Daarnaast zijn er ook nog een aantal aanpassingen nodig om fietsbezorging een duurzame toekomst te geven:

## Verpakkingen

De inzet van fietskoeriers vraagt om aanpassingen aan de verpakkingen van de producten om optimaal gebruik te maken van de ruimte die een cargobike biedt. In veel gevallen volstaat bijvoorbeeld de fabrieksverpakking en is het niet nodig om deze nog te verpakken in een extra doos die veel ruimte inneemt.



# Fietskoeriers van de toekomst



## Infrastructuur

Ondanks de goede infrastructuur in Nederland, zijn er ook uitdagingen bij de integratie van fietsbezorging in de bestaande infrastructuur. Een traditioneel distributiecentrum bevindt zich namelijk vaak aan de rand van de stad. Voor een cargobike geldt dat de aanrij kilometers, oftewel het aantal kilometer tussen de hub en de eerste stop, zo klein mogelijk moet zijn. Daarom moeten pakketten naar hubs in de stad worden gebracht, waaruit fietskoeriers meerdere keren per dag pakketten kunnen inladen, afleveren en terugbrengen. Om fietsbezorging dus ruim baan te geven, is het nodig dat de infrastructuur anders wordt ingericht. Dit kan zelfs uit het zicht. Denk bijvoorbeeld aan ondergrondse sorteercentra waaruit fietskoeriers de stad kunnen bevoorraden.

# Een leefbare stad



Fietskoeriers nemen de laatste jaren het straatbeeld steeds vaker over. Zij worden alleen nog niet optimaal ingezet en er liggen dan ook nog een scala aan mogelijkheden voor fietsbezorging. Gelukkig zien we ook dat retailers groeiende interesse hebben in deze duurzame logistieke oplossing. Bovendien vraagt de consument steeds vaker naar groene bezorging. Cargobikes bieden in dat geval een duurzaam en efficiënt alternatief voor traditionele bezorgmethoden.

Helaas is de huidige werkwijze die fietsbezorgers hanteren niet houdbaar. Het is dan ook noodzakelijk dat retailers, vervoerders en de overheid de handen ineenslaan om een geïntegreerd netwerk van fietskoeriers en hubs op te zetten. Dit vergt tijd, investering en coördinatie. Hierin moet niet alleen oog zijn voor de infrastructuur, maar bijvoorbeeld ook voor de online check-out en verpakkingen.

**Als deze hordes eenmaal genomen zijn, komen de voordelen van fietsbezorging pas echt uit de verf. Dan blijft de stad leefbaar voor iedereen.**

# Contact

Wuunder Nederland B.V.

[info@wearewuunder.com](mailto:info@wearewuunder.com)

[www.wearewuunder.com](http://www.wearewuunder.com)

Marconilaan 8  
6003 DD Weert  
Nederland

+31 20 261 57 48

WUUNDER