



Dozen, dozen, dozen

Er worden meer pakketjes aan huis bezorgd dan ooit tevoren. Hoe gaat de stad om met de overvloed aan dozen?



PAKKETBEZORGING

Dozen, dozen en nóg meer dozen

Bezorgen
50 procent meer

De getallen zijn duizelingwekkend. Vorig jaar waren er in Nederland 576 miljoen pakketten in omloop. Dat schrijft de Autoriteit Consument & Markt in zijn 'Monitor', met de kanttekening dat het vast meer was: ACM telt alleen de zes grootste pakketbedrijven. PostNL loopt daarin voorop met dagelijks 600.000 pakketjes, gevolgd door DHL met 200.000. Het is big business, die dozen: vorig jaar behaalden de Big 6 een omzet van 2,8 miljard. En de komst van Amazon naar Nederland eerder dit jaar wakkerd het online kopen en bezorgen nog verder aan.

In de eerste helft van dit jaar gaven we met z'n allen 12,4 miljard euro uit online. De corona-lockdown hielp daaraan mee. Volgens thuiswinkel.org besteedden we in die periode liefst 50 procent meer online dan een jaar eerder. Veel winkels waren dicht, we durfden niet naar de supermarkt én we verveelden ons. Albert Heijn gaat dan ook zijn onlinebezorging nog verder uitbouwen, online supermarkt Picnic gaat versneld een nieuw distributiecentrum openen.

In de nieuwe economie sinds corona speelt pakketbezorging een nog grotere rol dan het de laatste jaren toch al deed. Dozen, dozen, dozen. En rijen auto's achter de bezorgers van die dozen. Wanneer houdt dit op? Of komen er alleen nog maar méér dozen?



ILLUSTRATIE PERIJN BARNARD

Door Tracy Metz

Al die dozen! We bestellen steeds meer online, we zijn dol op het gemak of er zelfs van afhankelijk, als we de deur niet uit kunnen om iets te kopen of medicijnen te halen. En tegelijkertijd klagen we steen en been over de bezorgbussen die de straten verstoppelen, de bezorgers die te laat komen en de stapels karton die anderen zomaar bij de papierbak neerpleuren.

Op vuilnisdag loop je in winkelstraten als de Haarlemmerstraat en de Utrechtsestraat aan weerszijden tussen ware hagen van lege dozen - keurig gebundeld, dat wel. Om van de pakketten van de buren maar niet te spreken (heeft zij van hierboven alweer nieuwe schoenen gekocht? En moet ik die echt elke keer voor haar aannemen? Kent ze geen 'bezorg-schaamte'?).

Meer bestellen is meer bezorgen. En de impact op de stad is groot. Neem New York, waar per dag ruim anderhalf miljoen pakjes worden bezorgd - een verdrivouding in acht jaar tijd, volgens *The New York Times*. De bezorgers nemen parkeerplaatsen en stoepen in beslag als tijdelijke overslag om de pakjes te sorteren. In Amsterdam komen er over vijf jaar 250.000 pakketten per dag de stad in, voerspeelt Walther Ploos van Amstel, lector stadslogistiek aan de HvA. Voor steen overall, zeker voor oude binnensteden als die van Amsterdam, maar ook voor nieuwe wijken wordt de vraag steeds prangender: waar laten we de dozen - eerst de volle, en daarna de lege? Vooral in de binnenstad zijn de stilstaande

en stationair draaiende busjes van de bezorgers een bron van irritatie. Maar door coronaginging we er anders naar kijken: ineens waren de mensen met de bullshtbanen verheven tot essentiële werkers.

Rechtszaak

Onze ergernis moeten we dan ook niet botvieren op de bezorgers, zegt Ploos van Amstel, zij zijn bovendien maar één onderdeel van een veel groter verhaal. „In een wijk van zo'n 3.000 woningen komen elke dag 6 tot 10 bestelauto's 400 pakjes brengen”, rekt hij voor. „Tel daarbij op de ruim 20 voertuigen van Picnic, Albert Heijn en Jumbo. De lokale supermarkten, horeca en kantoren ontvangen op hun beurt dagelijks 10 tot 20 vrachtwagens. Vergeet ook niet alle afvalinzamelars en de bijna 100 servicebussen van de loodgieter, verwarmingsmonteur, schilder, Miele-reparateur, keukenshouwer en thuiszorgmedewerkers. En 's avonds melden zich nog eens twee- tot driehonderd maaltijdbezorgers.”

Veel hebben de bezorgers overigens niet gehad aan hun nieuw gevonden status als essentiële werkers, zegt Pieter Paul Slikker, woordvoerder van de Belangenvereniging voor Pakketdistributie (BVPD). Dit jaar nog gaat de BVPD een rechtszaak beginnen tegen PostNL. „Driekwart van hun bezorgers zijn onderaannemers met een paar bussen en 5 tot 10 man personeel. Zij rijden voor het zogenaamde 'stoptarief'. De omzet van de pakketten stijgt, maar de onderaannemers lijden nog steeds verlies.” Er is niemand die deze *middlemen* beschermt, zegt Slikker. „De vakbonden zijn er voor de werknemers, maar zij zijn werkgevers. De Mededin-

gswet beschermt de consument, maar dat zijn zij ook niet. Elk hoekje van de polder verwijst je van kastje naar de muur.”

Duurzamer

Al die busjes - kan het duurzamer? Ja, dat kan zeker. Bijvoorbeeld door de pakketten te concentreren. PostNL is medio vorig jaar gestopt met twee keer langskomen met hetzelfde pakket, de klant moet het na één keer niet kunnen afleveren vervolgens zelf ophalen bij een afhaalpunt. Nederland telt momenteel 9.584 afhaalpunten. Dat klinkt als veel, maar uit onderzoek van TNO blijkt dat slechts 13 procent van de online aankopen daar wordt afgeleverd. Het systeem is duurzamer - mits de klant zijn pakje lopend of met de fiets afhaalt, en er niet een aparte autorit voor maakt. „In de Amsterdamse binnenstad gaan we zeker naar 50 procent als het gaat om afleveren bij een afhaalpunt”, weet Walther Ploos van Amstel. „Dit is een verdienmodel, omdat de consument het wil.”

Één op de tien mensen gebruikt zijn of haar werk als afhaalpunt, maar niet alle werkgevers zijn daar blij mee. In dat gat is het bedrijf MyPup gesprongen. Daar staan nu bij Amsterdamse bedrijven als ING, Deloitte, Heineken en het AMC 'pakketwanden'. De pakketten worden van tevoren op bedrijf gesorteerd en één koerier komt nu per bedrijf alle pakketten tegelijk in de kluisen in die wanden stoppen. Vervolgens krijgt de medewerker een code toegestuurd. Er zijn bijna 200 van die pakketkluisen in Amsterdam.

Wat blijkt - anders dan veel webwinklers denken - is dat niet alle consumenten zitten te springen om levering de zelf-

de dag, of de dag erop. Als de bezorging duurzaam is wil tweederde van de consumenten best langer wachten, zelfs wel vier dagen, volgens een onderzoek van het bedrijf Descartes, adviseur op het gebied van software en logistiek. Webwinkel CoolBlue heeft dat beetje geduld al in het bezorgmodel verwerkt: levering een dag na je bestelling is gratis, bezorging dezelfde dag kost 4,95 extra. En sinds twee jaar heeft CoolBlue een eigen fietsbezorgdienst.

De combinatie van veel vraag én het belang van duurzaamheid heeft de fietskoeriers geen windeieren gelegd. Zo is er nu het platform Fietskoeriers.nl, een initiatief van fietskoerier Cycloon, waar nu 19 bedrijven samenwerken. Met 650 koeriers bezorgen ze uitstootvrij pakketten in meer dan 30 steden. Daar heeft de Amsterdammer Lex van Buuren met zijn bedrijf 'Lex and the City' een geheel eigen draai aan gegeven. Hij noemt zich „inline skate koerier voor klimaatneutrale 'Lexpress' spoedzendingen”. Al skatend trekt hij met een tuigje rond de heupen een rolkoffer achter zich aan waarmee hij „sportief en CO2-neutraal” bestellingen rondbrengt voor winkels, apotheken en ziekenhuizen. „Vanwege de coronacrisis heb ik meer tijd”, schrijft hij. „Ik wil meehalen. En... ik mag uren skaten per dag door Amsterdam!”

Maar ook bij milieuvriendelijk bezorgen blijft bij de buren die wel thuis zijn, de bel en aantal keer per dag gaan - eerst de bezorger, dan de buurvrouw die haar nieuwe schoenen komt ophalen. Met of zonder bezorgschaamte.

Kan het anders? Ja, dat kan. Een groei-markt scheidt altijd ruimte voor nieuwe

Dozenstapel

Oud papier bestaat nu voor de helft uit karton

De winkelstraten omzoomd met pakken karton op vuilnisdag, papierbakken die in een zee van gesmolten kartonsmurrer drijven - wat doen we ná ontvangst van het pakketje met de dozen?

„Al het ingezamelde papier, 2,5 miljard kilo per jaar, wordt gerecycled”, zegt Hans Koning, directeur van de Federatie Nederlandse Oudpapier Industrie. „Tot een paar jaar geleden ging heel veel naar China, maar dat land wil zelfvoorzienend worden, dus dat houdt volgend jaar op.” Het gaat nu naar India, Indonesië en Vietnam, maar ook naar het voormalige Oost-Duitsland en Polen. Er zijn minder kranten en tijdschriften en reclamefolders, en met corona is de hoeveelheid papier uit kantoren dramatisch afgenomen omdat iedereen thuis werkt. **Wel zijn er - door corona - veel meer verpakkingen.** „Tot een paar jaar geleden bestond driekwart van het oud papier van huishoudens uit kranten en tijdschriften en een kwart uit dozen. Nu is dat half om half.”

En al die dozen die bij de papierbak liggen? „Een grotere opening in de papierbak zou helpen, maar dan passen er ook grijze vuilniszakken met huisafval in. Dat kunnen we niet gebruiken als we deze recyclingmarkt overleefd willen houden.”

ideeën en initiatieven, de een nog wilder dan de ander.

Wilde plannen

Een paar jaar geleden lanceerde Stad-Forum, een onafhankelijk adviesorgaan van de gemeente Amsterdam, in een „eigenzinnig en radicaal manifest” voor de binnenstad het idee om één van de twee tunnelbuizen van de IJtunnel voor verkeer af te sluiten. Die kon worden ingericht als depot voor pakketten die vervolgens de stad in zouden worden gebracht met elektrische vrachtfietsen, zoals PostNL, DHL en ook webwinkel CoolBlue doen. „Vrachtwagens lossen hun goederen aan de noordzijde, transportbanden brengen de spullen onder het IJ door, waar fietskoeriers en elektrische boten en vrachtwagentjes ze oppikken”, aldus het manifest.

Net als de andere ideeën daarin, zoals het aanleggen van twee riante groene fietsrings (binnenring Herengracht - Nieuwe Herengracht - Kattenburgerstraat, buitenring Marnixstraat - Weteringschans - Sarp-hatistraat - Czaar Peterstraat). En als we toch bezig zijn, maak van de Leidsestraat en de Nieuwszids Voorburgwal een lineair park. Het gaat allemaal niet morgen gebeuren, dat weet Stad-Forum ook, maar de voorstellen laten zien dat je naar de stad en ook naar de pakketten kunt kijken met een visionaire blik die uitstijgt boven de ingenieurlogistiek.

En over het water? Van het plan uit 2017 van het Belgische bedrijf Parcify om goederen de *last mile* met kayaks en paddleboards door de grachten te vervoeren, hebben we al een tijdje niet gehoord. De gemeente Amsterdam wil ook meer vrachtovervoer over water, maar de kades zijn

Zonder bezorgschaamte naar het buurtpunt: die buurman of -vrouw heeft zichzelf hiervoor opgegeven en krijgt ervoor betaald

hoog en er zijn weinig steigers. De aanleg van opslag op de kades is ook een obstakel, de vervoerder kan moeilijk de pakjes onbeschermd op de kade achterlaten. Wel wordt gewerkt aan een nieuw experiment waardoor toekomstig vervoer over water dichterbij komt (zie kader distributiecentra).

Maar voorlopig nog over de weg dus. Vorig jaar lanceerde het bedrijf Last Mile Logistics uit het Brabantse Oisterwijk een variant op de bezorgrobot: de PRI (PostRobot 1), in samenwerking met bedrijven in Noorwegen en Zwitserland. Op de app zie je dat de PRI in je wijk is; met een code kun je een van de 39 kluisjes openen. Maar het zal nog even duren voordat onbemande voertuigen in Nederland mogen rijden.

In Amsterdam en omgeving zijn twee jonge bedrijven actief die als doel hebben om de hele bezorging efficiënter én sociaal te maken. Een daarvan is Hurby, dat zich richt op de niche van het lokale vervoer. Mede-oprichter Mark Fontein: „Als jij iets bij een winkel in jouw stad bestelt, halen wij dat tussen 4 en 6 uur 's middags op en 's avonds is het bij jou. Wij bezorgen alleen 's avonds, dan zijn er meer mensen thuis en is er veel minder autoverkeer in de stad. Het bezorgen gebeurt op duurzame wijze met kleine elektrische voertuigen die ontwikkeld zijn voor de binnenstad en woonwijken.” Een pakje sturen met Hurby kost maar 2,50 en is er amper verpakkingsmateriaal nodig. Fontein: „Dat is duurzamer, sneller en goedkoper dan de aankoop in een doos stoppen, het naar een sorteercentrum sturen elders in het land en het dan weer bij de klant zien te krijgen. Dit is fijnmaziger en goed voor de middenstand, die het al moeilijk heeft. Doordat lokale winkeliers met Hurby

Distributiecentra

Verdozing van het landschap

Voordat je pakket bij je deur heeft het al een heel traject afgelegd. De groei van het webwinkelen leidt tot een hausse in de bouw en uitbreiding van reusachtige distributiecentra (DC) buiten de stad.

Op komst zijn: Zalando in Bleiswijk (95.000 m²), Action in Zwaagdijk (100.000 m²), Webwinkel VidaXL in Venlo (100.000 m²), Bol.com in Waalwijk (nu 50.000 m², wordt volgend jaar verdubbeld) en Primark in Roosendaal (nu 56.000 m², wordt uitgebreid naar 86.000 m²). Deze trend was voor het College van Rijksadviseurs aanleiding om een advies aan de regering uit te brengen. *(X)XL Verdozing*, waarin te aandringen op strengere eisen aan de bouw van zulke megahallen. Daan Zandbelt, Rijksadviseur voor de Fysiske Leefomgeving: „**Het worden er steeds meer en ze worden steeds groter.** Wij zeggen: het moeten er minder zijn, ze moeten multifunctioneel zijn en ze moeten geclusterd staan om het landschap te sparen en de stad niet te verzwakken.” Is het College tegen de interneteconomie, heeft dat zin? „Nee, dat niet”, zegt Zandbelt. „maar Nederland biedt wel heel veel ruimte aan de internationale ketens. De internationale ketens worden bevoordeeld ten koste van het lokale - en dat gaat ook ten koste van de schaarse ruimte hier.”

In Amsterdam is een interessant experiment gaande van haven, gemeente en bedrijven, met de bouw van de Amsterdam Logistic Cityhub dat in 2022 klaar moet zijn. **Aan de rand van de stad - dus niet in een weiland - kunnen zowel schepen als vrachtwagens goederen lossen die dan 'volledig duurzaam' de stad in worden gebracht.**

Dat moet gebeuren met vervoer over water, met speciaal ontwikkelde elektrische bevoorradingschepen, de 'ALC Canal Cruiser'. Dit is vermoedelijk ook het eerste distributiecentrum dat in een *urban garden* van 4.000 m² zijn eigen groenten en fruit gaat kweken voor gebruik in het bedrijfsrestaurant.

goedkoop, dezelfde avond en duurzaam kunnen bezorgen hebben ze een sterkere propositie en kunnen ze beter concurreren met de grote online webwinkels”, aldus Fontein. Hurby ging juist in maart van start in Haarlem, „en in één keer hadden we er 75 winkels bij”. Nu is het bedrijf dit concept ook elders in Nederland aan het uitrollen.

Het Amsterdamse bedrijf Homerr brengt pakjes juist alleen van en naar afgesproken punten - dat zijn er in drie jaar tijd al ruim 1.000. Dat kunnen winkels zijn, de zogenaamde 'servicepunten', legt Mark-Jan Pieterse uit, maar ook particulieren: 'buurtpunten'. De bewoners krijgen een bescheiden vergoeding en kunnen aangeven hoe laat ze de pakketten ontvangen en hoe laat de buren ze mogen ophalen. „Het is ook goed voor de sociale cohesie: je maakt eens een praatje met je buren.” Zonder bezorgschaamte, want die buurman of -vrouw heeft zichzelf hiervoor opgegeven en krijgt ervoor betaald. Qua duurzaamheid: Homerr heeft geen eigen wielen, hun pakjes gaan mee in busjes die al met kranten en tijdschriften rondrijden.

Hiervóór werkte Pieterse bij PostNL, en daar zag hij hoe iedere vervoerder een eigen netwerk van sorteercentra en bezorging had. Nu weet hij het zeker: „Het online winkelen neemt zo'n groot volume aan, dat we ons niet langer kunnen veroorloven ieder het wiel uit te vinden.”

Maandag 19 oktober, 19.00 uur in EYE Filmmuseum: **Stadsleven, de live talkshow van Tracy Metz. Thema: 'Dozen: Wat doet de bezorgconomie met de stad?'** Kaarten: www.eyenl.nl. Het event is ook te volgen via de livestream (www.stadsleven.nl).