



De valkuil van vaste bezorgroutes
**Hoe 30% van je rijtijd
ongemerkt verloren gaat**



De valkuil van vaste bezorgroutes: hoe je 30% rijtijd ongemerkt verliest

Iedere planner of logistiek manager herkent het: een routenetwerk dat al jaren op dezelfde manier draait, met vertrouwde trajecten en chauffeurs die precies weten waar ze dagelijks moeten zijn. Het voelt georganiseerd, efficiënt en voorspelbaar, maar dat beeld blijkt in de praktijk vaak misleidend. Schijn bedriegt.



Aan de buitenkant lijkt het systeem solide. In werkelijkheid verandert het langzaam in een inefficiënte gewoonte.

Wat vaste routes eigenlijk zijn

Bij vaste routes rijdt een chauffeur elke dag of week dezelfde ronde langs een vaste lijst klanten.

Sommige klanten bestellen wél, anderen niet, maar de route blijft vrijwel altijd hetzelfde. Hooguit sla je een stop over.

Nieuwe klanten worden ertussen geplakt “waar het uitkomt” en klanten die stoppen, verdwijnen zonder verdere herindeling.

Aan de buitenkant lijkt het systeem solide. In werkelijkheid verandert het langzaam in een inefficiënte gewoonte.

Klantgedrag verandert per dag: de ene keer bestellen ze wel, de andere keer niet. Toch blijft de route ongewijzigd.



“Gemiddeld gaat zo’n 30% van de rijtijd verloren door inefficiënte ritten, verkeerde volgordes en voertuigen waarvan de capaciteit niet optimaal wordt benut.”

Niels Callenbach, directeur RouteLogic

Hoe het er écht aan toegaat

Neem bijvoorbeeld een bedrijf met 16 bezorgbussen en ruim 1.000 vaste klanten.

Op een gemiddelde dag bestelt slechts 50% van die klanten daadwerkelijk iets. Toch rijdt elke chauffeur dezelfde ronde.

De volgorde blijft gelijk, zelfs als de actieve adressen totaal anders liggen.

Soms rijdt een chauffeur zelfs langs adressen waar niets besteld is, 'want dat is nu eenmaal de route'.



Hoe dagelijkse routine problemen maskeert



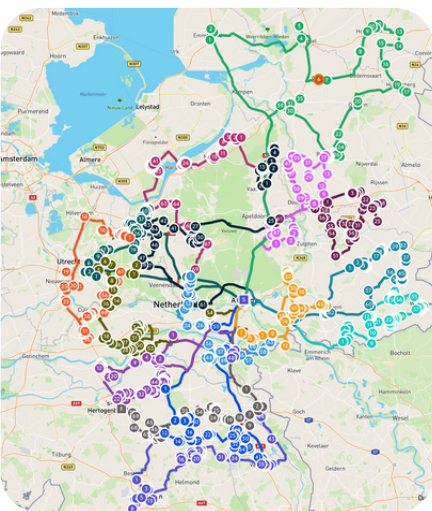
- Leveringen gaan nog steeds goed, er lijkt geen probleem.
- Chauffeurs kennen hun ronde en lossen afwijkingen op.
- Kosten zijn verspreid over brandstof, uren en onderhoud. Niemand ziet het totaalplaatje.

30% weggegooide tijd: waar komt dit vandaan?

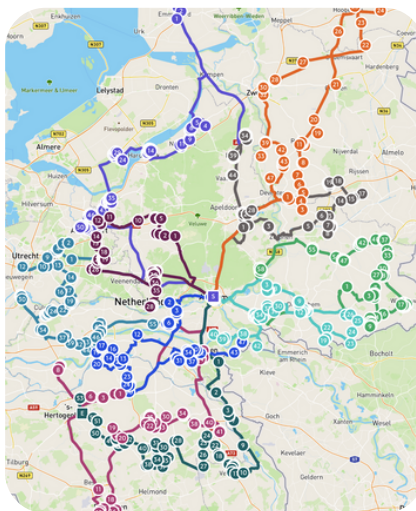
	Opdrachten	Rijtijd		Aantal voertuigen		Gereden kilometers	
Originele route*	1022	68u 50 min		16		3440	
Variant A	511	47u 23 min	-312%	10	-375%	2429	-29%
Variant B	511	47u 9 min	-315%	10	-375%	2371	-31%

In dit voorbeeld gaan we er van uit dat de originele route ooit al eens is geoptimaliseerd. In de praktijk is dit vaak niet het geval. Veel zien we dat een route is gemaakt met Google Maps of een andere tool en er nooit echt routeoptimalisatie is toegepast op de route.

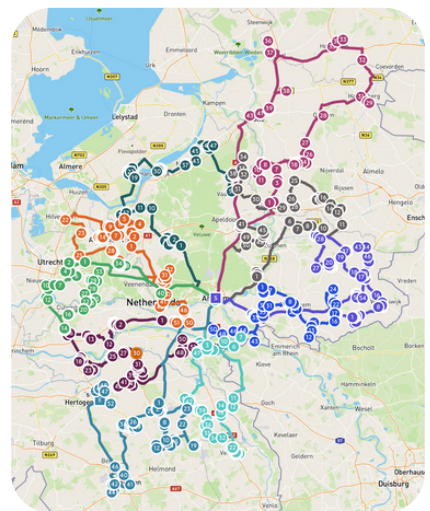
Als er wél routeoptimalisatie is gedaan op een individuele route, dan is er geen optimalisatie gedaan op alle routes gezamenlijk. Laat je software de meest optimale route bepalen, dan geef je alle opdrachten die je moet doen samen met al je voertuigen in. En bereken je over je hele vloot de meest ideale route.



originele route – alle 1.000+ klanten ingedeeld in 16 verschillende vaste routes. 16 voertuigen nodig om op tijd te kunnen bezorgen.



variant A – 50% van de klanten doet een bestelling, alle bestellingen worden weggebracht en op tijd geleverd met 10 voertuigen i.p.v. 16 voertuigen.



variant B – 50% van de klanten doet een bestelling, alle bestellingen worden weggebracht en op tijd geleverd met 10 voertuigen i.p.v. 16 voertuigen.

30% weggegooide tijd: waar komt dit vandaan?

Kortom, pas als je deze data naast elkaar legt, wordt het zichtbaar: gemiddeld gaat zo'n 30% van de rijtijd verloren aan inefficiëntie. Dat is één op de vijf uur waarin de chauffeurs rijden, zonder dat het nodig is. Hoe komt dat?



Lege kilometers

Niet elke klant bestelt elke dag, maar de chauffeur volgt nog steeds de volledige route. Hij rijdt dus wel door de straten, maar bezoekt niet alle klanten die ooit op de lijst stonden. Elke omweg of elk stuk asfalt zonder stop zijn lege kilometers. Dit is puur verlies.



Slechte routevolgorde

Toen de route ooit werd gemaakt, was de volgorde logisch. Maar klanten veranderen, adressen verschuiven en er komen nieuwe adressen bij. En de vaste routes zitten nu eenmaal in het systeem. Het gevolg: chauffeurs kruisen zichzelf, maken onnodige omwegen of staan langer stil dan nodig. En een route die ooit slim was, is inmiddels verouderd.



Halfvolle voertuigen

Ook op dagen met minder bestellingen gaan alle bussen de weg op. Zo ontstaan halfvolle voertuigen, terwijl elders in de vloot juist ruimte overblijft. Een simpele herverdeling zou dit oplossen, maar bij vaste routes gebeurt dat nooit automatisch.



Stilstand en wachttijd

Vaste routes houden geen rekening met variabele tijdvakken, verkeersdrukke of ordergroottes. Daardoor arriveren chauffeurs soms te vroeg bij een klant die nog niet open is, of komen ze juist vast te staan in drukke die eenvoudig te vermijden was. Zo stapelt dagelijks tijdverlies zich op.

Dynamische routeplanning: hoe het wél werkt

Stel je voor dat je niet plant met vaste routes, maar op basis van wat er vandaag écht geleverd moet worden.

Dat is de kern van dynamische routeplanning: elke dag opnieuw de slimst mogelijke indeling van al je bezorgingen.

De software berekent dagelijks:

- Welke klanten écht besteld hebben.
- Binnen welke tijdvakken geleverd moet worden.
- Hoeveel capaciteit elk voertuig heeft.
- Wat de actuele verkeerssituatie en fileverwachting zijn.

Daarna maakt de software binnen seconden de optimale planning over de volledige vloot tegelijk.



Het resultaat van dynamische routes:

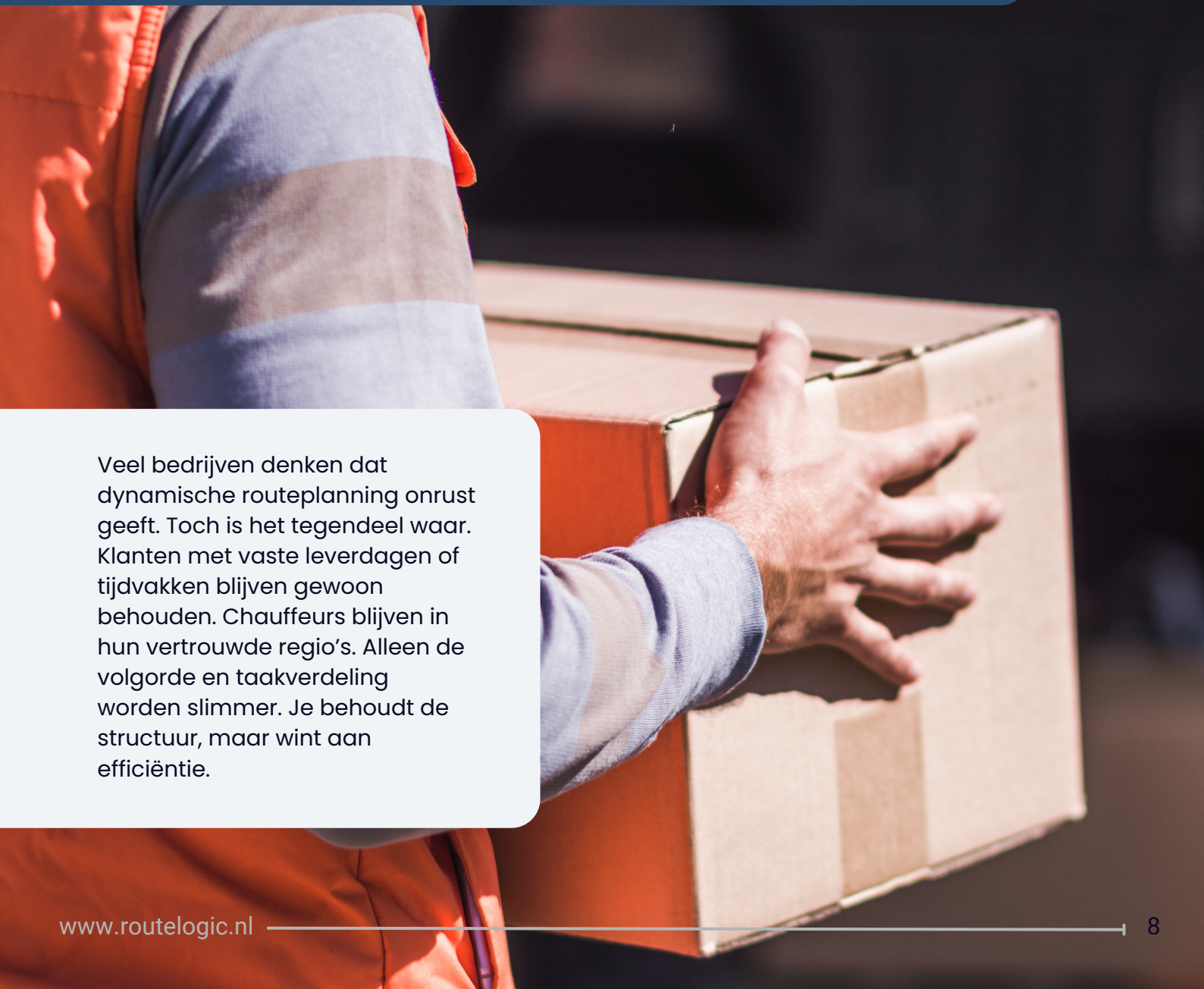


- Chauffeurs rijden de kortste, meest logische route.
- Lege kilometers verdwijnen.
- Dubbele ritten worden uitgesloten.
- Planning past zich automatisch aan bij veranderingen.

Wat er verandert in de praktijk met dynamische routeplanning

In plaats van 16 bussen die hun eigen ronde rijden, laat je de software berekenen hoeveel voertuigen je die dag écht nodig hebt. Soms zijn dat er 16, maar vaak maar 9 of 10. Met precies hetzelfde aantal leveringen, binnen dezelfde tijd.

Omdat de volgorde dagelijks wordt geoptimaliseerd, daalt de gemiddelde rijtijd per chauffeur met 25–35%. Minder druk, minder overuren, meer leveringen, maar zonder harder te werken.



Veel bedrijven denken dat dynamische routeplanning onrust geeft. Toch is het tegendeel waar. Klanten met vaste leverdagen of tijdvakken blijven gewoon behouden. Chauffeurs blijven in hun vertrouwde regio's. Alleen de volgorde en taakverdeling worden slimmer. Je behoudt de structuur, maar wint aan efficiëntie.

Praktijkvoorbeeld: van 16 naar 10 bussen

De situatie vóór de verandering: vaste routes

Een groothandel in automaterialen werkte jarenlang met vaste routes. Zestien bussen reden hun eigen ronde, perfect verdeeld over regio's en vaste dagen. De chauffeurs kenden hun route uit het hoofd, de planning stond vast. Maar het dagelijkse bestelgedrag veranderde: minder regelmaat, meer variatie én sommige adressen bleken al maanden niet meer actief. Toch bleven de routes hetzelfde.

De uitdaging

Gemiddeld was slechts 50% van de route per dag écht nodig. Toch gingen alle 16 bussen de weg op. Chauffeurs maakten zo'n 8 uur rijtijd per dag, maar planners merkten dat de grip op de operatie verdween. Sommige chauffeurs kwamen structureel te laat, terwijl anderen veel eerder klaar waren. Het voelde druk, maar het was niet efficiënt.

De overstap naar dynamische routeplanning

De groothandel startte een pilot met dynamische routeplanning van RouteLogic om slimmer gebruik te maken van wat er al was. De planning werd gekoppeld aan het ordersysteem, waardoor elke ochtend automatisch werd berekend:

- Welke klanten die dag beleverd moesten worden.
- Hoeveel capaciteit er beschikbaar was.
- En welke combinaties van stops de kortste rijtijd opleverden.

Het resultaat na vier weken? De grootste winst zat in de teruggewonnen tijd. De groothandel bespaarde ruim **38 uur rijtijd** per dag, dat zijn **bijna vijf fulltime chauffeurs** op jaarbasis.



Voertuigen
van 16 → 10



Rijtijd per chauffeur
-31%



Aantal stops
gelijk



Klant tevredenheid
gestegen

Eigenaar Eric-Jan Loykens:

“Het mooiste was dat we niets extra hoefden te doen. We gebruikten dezelfde mensen en voertuigen, alleen slimmer ingedeeld, afgestemd op de bestellingen die op dat moment binnen waren.”

En het effect op het team?

Planners kregen rust. Chauffeurs reden minder uren maar meer stops. En de werkdruk daalde, terwijl de service juist verbeterde.

3 Mythes over dynamische routeplanning ontkracht

“Mijn klanten verliezen hun vaste leverdagen”

1

Dynamische routeplanning betekent niet dat alles van de kaart wordt geveegd. Vaste leverdagen of tijdvensters blijven gewoon bestaan; de optimalisatie gebeurt binnen die kaders. Het systeem gaat alleen slimmer met capaciteit om.

“Mijn chauffeurs verliezen hun vaste ronde”

2

Dynamische routeplanning betekent niet dat chauffeurs elke dag ergens anders rijden. Ze blijven in hun vertrouwde regio, maar de volgorde en de verdeling van stops worden slimmer berekend.

Voor chauffeurs verandert er dus weinig in hun werkgebied, maar veel in hun werkervaring: minder kilometers, minder stress en vaker op tijd bij de klant.

“Het is ingewikkeld om te implementeren”

3

Vroeger vergde zo'n overstap veel tijd en ingrijpende veranderingen. Tegenwoordig koppel je dynamische routeplanning software snel via een API aan je ERP, CRM of ordersysteem. De data stroomt automatisch door.

De meeste bedrijven starten klein met één regio of een paar voertuigen. En merken binnen een week al verschil in planningstijd en rijtijd.

De échte winst van dynamische routeplanning

Dynamische routeplanning gaat verder dan minder kilometers. De echte winst zit in tijd, rust en voorspelbaarheid. Met concrete voordelen op operationeel, financieel en strategisch niveau.



Operationele winst: meer doen met minder tijd

Dynamische routeplanning benut de rijtijd van elke chauffeur optimaal. Waar vaste routes stilstand en omwegen veroorzaakten, maakt dynamische planning van elke minuut waardevolle werktijd.

Bedrijven die overstappen zien gemiddeld:

- 25–35% minder rijtijd per voertuig.
- 30–40% minder voertuig inzet per dag.
- 50% minder planningstijd voor operationele teams.
- 70% minder telefoontjes over “waar blijft mijn levering?”



Financiële winst: minder kosten, meer capaciteit

Toen de route ooit werd gemaakt, was de volgorde logisch. Maar klanten veranderen, adressen verschuiven en er komen nieuwe adressen bij. En de vaste routes zitten nu eenmaal in het systeem. Het gevolg: chauffeurs kruisen zichzelf, maken onnodige omwegen of staan langer stil dan nodig. En een route die ooit slim was, is inmiddels verouderd.



Strategische winst: rust, schaalbaarheid en service

Rust op de planning is onbetaalbaar. Realtime inzicht zorgt dat planners en chauffeurs precies weten wat er speelt: geen paniektelefoontjes, geen last-minute chaos. Klanten krijgen betrouwbare levertijden en zicht op hun bestelling, wat vertrouwen en de klanttevredenheid vergroot.

Omdat het systeem automatisch schaalbaar is met volume, wordt opschalen makkelijker, dus dynamische planning maakt je organisatie wendbaarder.

5-Stappenplan om over te stappen naar dynamische routeplanning

Breng je huidige situatie in kaart

1

Krijg eerst inzicht: hoeveel voertuigen rijden, hoeveel uren zijn chauffeurs onderweg, hoeveel stops en hoe onregelmatig bestelt je klantenbestand? Met die data zie je direct waar tijd verloren gaat. En dat is je startpunt.

Leg je spelregels vast (vaste leverdagen blijven)

2

Behoud vaste leverdagen en tijdvakken waar nodig. De software optimaliseert binnen die regels. Is een regio op dinsdag rustiger? Dan combineert het systeem ritten of plant een voertuig minder in. De klant krijgt nog steeds op de afgesproken dag geleverd, jij bespaart tijd en kilometers.

Koppel je softwarepakketten

3

RouteLogic en soortgelijke software koppelen makkelijk met ERP, CRM of orderregistratie. Bestellingen, adressen en vensters worden automatisch ingelezen. Vaak is zo'n koppeling binnen enkele dagen operationeel. Begin klein en breid uit.

Start met een proef en neem chauffeurs mee

4

Begin in één regio of met een beperkt aantal voertuigen. Laat chauffeurs in hun gebied blijven, maar laat de route planning software de volgorde bepalen. Binnen enkele weken zie je wat het oplevert: minder omrijden, minder wachttijd en vaak hogere tevredenheid bij chauffeurs en klanten.

Breid stap voor stap uit

5

Werkt de proef goed? Schaal dan rustig verder: voeg regio's toe, pas leverdagen aan waar nodig en laat het systeem steeds meer taken optimaliseren. Op dagen met minder bestellingen plant het automatisch minder voertuigen, zonder extra handelingen.



Benieuwd wat dit jouw organisatie oplevert?

Vraag een gratis route-analyse aan. Binnen 30 minuten krijg je:

- Inzicht in besparing op tijd, kilometers en kosten.
- Praktisch advies over jouw situatie.
- Geen verkooppraat, wél concrete kansen.



www.routelogic.nl



niels@routelogic.nl