



ADVIES

CRB 2019-2545

**Ijveren voor een duurzame e-commercelogistiek
en 'last mile'**

CCE
Conseil Central de l'Economie
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
CRB



DISTRIBUTIE
Bijzondere raadgevende commissie



VERBRUIK
Bijzondere raadgevende commissie



CRB 2019-2545
DIS + VC 10

Advies
Ijveren voor een duurzame e-commercelogistiek en 'last mile'

Brussel
18.12.2019

Inbehandelingneming

Op 17 juli 2018 heeft de heer Peeters, vice-eersteminister en federale minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, de CRB om advies verzocht over de termijn voor de levering van goederen in het kader van de e-commerce. In deze adviesvraag wees de vice-eersteminister op het groeiende aandeel van e-commerce in de consumentenaankopen en op het feit dat bedrijven vaak inzetten op de leveringssnelheid. Leveringen binnen 24 uur na bestelling of dezelfde dag zijn lang geen uitzondering. Toch blijkt de leveringssnelheid niet het belangrijkste element te zijn voor de consument. Volgens de minister is levering dezelfde dag meestal weinig verzoenbaar met duurzaamheid. In deze context werd de bijzondere raadgevende commissie Verbruik verzocht het thema te bespreken en na te gaan welke aanbevelingen aan e-commercebedrijven kunnen worden geformuleerd opdat de consument meer keuze zou krijgen wat de leveringstermijn betreft.

Aldus hebben de brc Verbruik en de brc Distributie, die al eerder haar interesse in deze problematiek had laten blijken, op 8 november een hoorzitting georganiseerd om een diepgaander inzicht in de materie te krijgen. Diverse actoren waren uitgenodigd om hun kennis ter zake uiteen te zetten: de heer J. Beckers van de Universiteit Antwerpen, de heren J. Hamande en D. Appelmans van het BIPT (Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie) en de heer P. Lagey van het VIL (Vlaams Instituut voor de Logistiek). De brc's Verbruik en Distributie hebben tijdens die vergadering besloten op de adviesvraag te antwoorden en het aanvankelijke kader ervan uit te breiden overeenkomstig de suggesties van de sprekers. In hun brief van 17 januari 2019 aan toenmalig vice-eersteminister Peeters deelden ze mee dat het kader zou worden verruimd tot de verenigbaarheid van de thuislevering in het algemeen met de vereisten inzake duurzaamheid.

De werkzaamheden binnen de brc's Verbruik en Distributie werden daarna voortgezet tijdens vergaderingen op 14 december 2018 en 2 april, 14 oktober en 20 november 2019, wat heeft geleid tot het opstellen van een advies.

Dit advies werd op 9 december 2019 na een schriftelijke procedure door de brc Distributie en op 18 december 2019 door de plenaire vergadering van de brc Verbruik goedgekeurd.

Inleiding

De expansie van de elektronische handel heeft de traditionele consumptiepatronen drastisch veranderd. De sterke groei van de onlineaankopen en bijgevolg ook van de thuisleveringen brengt een massa aan logistieke en mobiliteitsstromen op gang die soms moeilijk de duurzaamheidstoets doorstaan. In dit advies willen de brc's Verbruik en Distributie de aandacht vestigen op een aantal belangrijke tendensen die eigen zijn aan de e-commerce alsook een aantal hefboomen naar voor schuiven die een belangrijke rol kunnen spelen in de verduurzaming van de e-commercelogistiek en in het bijzonder van de *'last mile'*.

In het kader van dit advies staat de *last mile* voor de weg die een pakje aflegt vanaf het laatste distributiecentrum waar het werd opgeslagen tot bij de consument en voor het retourtraject van het bestelvoertuig dat het pakje heeft vervoerd. Het laatste distributiecentrum bevindt zich normaal gezien dicht bij de finale consument, in de periferie van steden of in een ophaalpunt. Vaak leggen de koeriers evenwel een aanzienlijke afstand af tijdens die laatste etappe. Dit is zeker het geval voor de e-commerceleveringen van veel buitenlandse webshops die geen distributiecentrum, tussenhub of pick-uppoint in België hebben.

De *last mile* verwijst ook naar de logistiek van de goederenstromen tijdens het laatste trajectgedeelte; dit gaat niet alleen om de logistiek die dient om de goederen bij de consument te brengen, maar ook om de omgekeerde logistiek als gevolg van vruchteloze leveringen en terugzendingen van goederen naar de leveranciers.

ADVIES

De brc's Verbruik en Distributie stellen vast dat de Belgische e-commerceactiviteiten sterk blijven groeien. De B2C-e-commerce-uitgaven van de Belgische consumenten zijn met een toename van 6,1 tot 11,8 miljard euro tussen 2014 en 2018 bijna verdubbeld¹. Deze intensivering van de e-commerce duwt het aantal leveringen aan ophaalpunten en in het bijzonder het aantal thuisleveringen de hoogte in.

Volgens een enquête van Comeos geeft de meerderheid van de consumenten (64%) aan dat ze bij een onlineaankoop een beroep doen op thuislevering. De thuislevering is dus sterk ingeburgerd bij de bevolking en vooral bij de jongere generaties. Academici, bedrijfsexperten en consumenten vermoeden dat de thuislevering in de huidige omstandigheden hoogstwaarschijnlijk de dominante leveringsvoorkeur van de consument zal blijven.

Thuisleveringen doen evenwel inherente logistieke problemen rijzen. Gefragmenteerde verzendingen, niet-geoptimaliseerde routes, trajecten met halflege voertuigen, vruchteloze leveringspogingen en omgekeerde logistiek door de terugzending van producten door de consument naar de leverancier vormen belemmeringen voor een efficiënte *last mile*.

Naar schatting zou tot 75% van de totale kosten voor de levering van fysieke goederen via de e-commerce worden gemaakt in de *last mile*².

Daarbij komt nog de levering de dag zelf, een tendens die de voorbije jaren toeneemt en die over het algemeen de druk op het distributienetwerk opvoert via een vaak minder optimale logistiek.

¹ Ecommerce Foundation (2019), *Ecommerce Report: Belgium 2019*.

² Cardenas, Beckers et al (2017), "The e-commerce parcel delivery market and the implications of home B2C deliveries vs pick-up points", *International Journal of Transport Economics*; Gevaers, Van de Voorde en Vanelslander (2011) "Characteristics and typology of last-mile logistics from an innovation perspective in an urban context", *Department of Transport and Regional Economics*.

De omgekeerde logistiek, van haar kant, wordt bevorderd door bepaalde nieuwe consumptiegewoonten (de jongste categorieën van consumenten zenden meer producten terug dan de andere) en door handelspraktijken die bepaalde e-retailers invoeren (gratis terugzending en verlengde herroepingstermijnen).

De inefficiënties die hiervan het gevolg kunnen zijn, kunnen de negatieve externe effecten zoals congestie, luchtvervuiling, verkeersonveiligheid en geluidsoverlast versterken, in het bijzonder tijdens de *last mile*, en vormen bijgevolg een obstakel voor de realisatie van een efficiënte en duurzame *last mile*.

Gelet op de huidige omstandigheden en met name op de beperkingen van het aanbod voor de consument, zijn de brc's Verbruik en Distributie het evenwel erover eens dat de consument wellicht niet fors zal afwijken van zijn voorkeur voor thuislevering en terugzending van producten.

Hierdoor staat het voor de brc's vast dat de uitdaging er in de eerste plaats in bestaat om de e-commercelogistiek en in het bijzonder de *last mile* te verduurzamen. De verschillende beleidsniveaus worden in deze context opgeroepen om de nodige stappen te ondernemen teneinde concrete doelstellingen vast te leggen en de bevoegde diensten binnen de administratie op federaal en regionaal niveau daartoe aan het werk te zetten.

De brc's zijn ervan overtuigd dat werk maken van een verduurzaming van de e-commercelogistiek en met name van de *last mile* ook heel wat opportuniteiten voor een duurzame economische groei kan meebrengen.

Ze verwachten dat hiervoor nieuwe logistieke processen tot stand zullen moeten komen waarbij, enerzijds, tussen private spelers onderling en, anderzijds, tussen private spelers en publieke actoren samenwerkingsverbanden zullen ontstaan.

De brc's Verbruik en Distributie betreuren dat de verschillende beleidsniveaus ook op het vlak van deze samenwerkingen weinig concrete ambities naar voor lijken te schuiven. Ze beklemtonen dat een status-quo beleid het risico inhoudt dat op lokale niveaus een verscheidenheid aan 'second best'-oplossingen zal ontstaan die de coherentie en effectiviteit van duurzame '*last mile*'-oplossingen niet ten goede zullen komen. Dit scenario dient volgens hen dus te allen tijde te worden vermeden.

Uit de aanbevelingen van de bedrijfsexperten in het document "Visie van bedrijfsdeskundigen op de toekomst van de e-commerceleveringen: *A sustainable last mile parcel delivery market*" ([CRB 2019-2298](#)) blijkt dat vier hefboomen zouden kunnen worden gecombineerd ter verduurzaming van de *last mile*:

- De eerste is het prijsdifferentiatiebeleid van overheden (bv. de slimme kilometerheffing³, met bv. een hogere heffing op de *last mile* dan op het transport tussen hubs; in functie van de gebruikte voertuigen enz.) of van e-commerceaanbieders (bv. prijsdifferentiatie die duurzame leveringskeuzes bevordert) en het beleid van toegangsbeperking dat het mogelijk maakt invloed uit te oefenen op het gedrag van de economische spelers.

³ De brc's merken op dat de Europese Commissie in het kader van de [Green Deal](#) ook nieuwe aandacht op politiek vlak zal besteden aan de manier waarop binnen de EU een efficiënte wegentarifiering kan worden gerealiseerd.

Prijsdifferentiatie is een economisch beleidsinstrument dat het gedrag van de economische spelers kan veranderen via prijsinterventies. Ze heeft tot doel aankoop- en mobiliteitsbeslissingen te beïnvloeden en zo duurzamere oplossingen te bevorderen. Toegangsbeperkingen gaan iets verder omdat dwingende regels worden opgesteld die de toegang van welbepaalde voertuigen tot sommige geografische zones beperken.

- De tweede hefboom betreft nieuwe organisatievormen die een belangrijke rol kunnen spelen in de optimalisatie van de distributiekanaalen en de transformatie naar een duurzaam logistiek proces. Deze organisatievormen kunnen gestalte krijgen in ophaalpunten, lockers, lokale tussenhubs (bv. dark stores⁴), een slimme verdeling van de voertuigen, een optimalisatie van de trajecten van de koeriers enz. Bij deze nieuwe organisatievormen zullen samenwerkingsverbanden tussen de private spelers onderling, enerzijds en met de publieke actoren, anderzijds een belangrijke succesfactor zijn. Zulke samenwerkingen zouden o.a. gemeenschappelijke tussenhubs als logistieke optimalisatie en pick-uppoints als alternatief voor thuisleveringen kunnen versterken.
- Nieuwe en bestaande technologische toepassingen kunnen worden gecombineerd met nieuwe organisatievormen om de distributie-efficiëntie te verbeteren en zo de *last mile* nog verder te verduurzamen. Denken we aan elektrische fietsen (met een laadruimte), slimme verpakkingstechnologieën en beveiligde 'outdoorboxes' waar leveringen kunnen worden gedeponed bij afwezigheid. De overheid kan een belangrijke rol spelen door deze hefbomen te stimuleren en de remmen weg te werken. Het is dan ook nuttig dat de overheid (op alle niveaus) in contact treedt met de vertegenwoordigers van de transportsector en hen via begeleidende maatregelen mee ondersteunt om duurzamer te worden. Zo zouden bv. cargobikes een belangrijk element kunnen zijn om de *last mile* te verduurzamen.
- Ten slotte zouden transparantiebevorderende maatregelen (bv. via de kwantificering van de CO₂-voetafdruk van de verschillende leveringsopties⁵, via sensibiliseringscampagnes) consumenten kunnen informeren en sensibiliseren over de negatieve externe effecten van bepaalde vormen van e-commercelogistiek, meer bepaald in de *last mile*. Hierdoor zouden de consument en de detailhandelaar in staat worden gesteld om voor de meest duurzame levering te kiezen.

De brc's wensen de aandacht erop te vestigen dat deze lijst van hefbomen niet exhaustief is. Ze wijzen er ook op dat het belangrijk is de meest geschikte combinaties van maatregelen binnen de mogelijke hefbomen te kiezen om bij te dragen aan de verduurzaming van de *last mile*. In deze context moeten 'second best'-oplossingen of oplossingen die schadelijk zijn voor de duurzame ontwikkeling in elk geval worden vermeden.

De brc's zijn van oordeel dat de vier hefbomen de komende decennia antwoorden zullen bieden op de duurzaamheidsuitdagingen die de *last mile* voor de markt van de levering van pakjes stelt. In dit kader moeten de verschillende beleidsniveaus dringend aan de slag en moeten ze het eens worden over de respectieve maatregelen die met name in de vier genoemde domeinen moeten worden genomen om tot een duurzame e-commercelogistiek te komen.

De brc's Verbruik en Distributie wensen te benadrukken dat het activeren van onder andere deze vier hefbomen het tot stand komen van een innovatieve en duurzame logistiek kan versnellen in België. Een belangrijke voorwaarde is dat dit in samenwerking met de verschillende stakeholders gebeurt.

⁴ Retaildistributiecentra of verkooppunten die zich uitsluitend richten op onlineverkoop.

⁵ Zoals het instrument *Bewust bezorgd* dat werd ontwikkeld door Thuiswinkel.

Zo'n versterking van deze logistieke groeipool zou daarenboven een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de competitiviteit van de Belgische economie.

De technologieën, de knowhow en de expertise die tijdens zo'n proces worden ontwikkeld, zouden dan zelf in het kader van een 'best practice' kunnen worden geëxporteerd.

Slotwoord

De brc's Verbruik en Distributie zullen voortwerken aan adviezen m.b.t. de verduurzaming van de e-commerce-logistiek. Bij deze vervolgwerkzaamheden zullen onder andere de vier hefboomen een belangrijke structurerende rol spelen.

Ze engageren zich dus om de verschillende beleidsniveaus verder te ondersteunen met concrete beleidsaanbevelingen.