



## E-shoppers liggen niet wakker van duurzaamheid

De consument blijft vasthouden aan thuislevering van online bestellingen. Dit blijkt uit een grootschalige enquête in opdracht van het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL). Het VIL zocht binnen het project 'E-green' naar manieren om de Vlaamse e-commerce op een duurzame(re) manier te optimaliseren. Meer inzetten op afhaalpunten kwam naar voor als een efficiënte manier om zowel de kost van de last mile als de CO<sub>2</sub>-afdruk ervan drastisch te verminderen.

frederic@tlv.be

De consument kiest resoluut voor comfort. Hij wenst zijn online bestelling thuis te ontvangen, liefst zonder meerprijs en zonder echt wakker te liggen van de milieu-impact van zijn bestelling. De termijn waarop consumenten hun pakje ontvangen is voor hen veel minder van belang. Dat blijkt uit de consumentenenquête die het VIL bij 700 respondenten liet uitvoeren binnen zijn project E-green. Slechts één op de drie e-shoppers geeft aan zijn of haar pakje op te halen in een winkel of afhaalpunt. Er is geen bereidheid extra te betalen voor een aantoonbaar duurzame levering. Enkel voor de keuze van leverplaats is er een beperkte betaalbereidheid.

### Effect 'onthaasten' op milieu en kosten is gering

Uit de enquête blijkt dat ruim 80% van de online bestellingen voor de consument niet dringend zijn. Dit roept vragen op vermits webwinkels vechten om marktaandeel met als belangrijkste onderscheidend criterium de leversnelheid en de prijs ervan. Het VIL onderzocht dan ook wat het effect van een later 'uiterste moment van levering' is op kosten en milieu. Dit effect blijkt anders dan

verwacht erg gering. Zelfs bij 5 dagen extra levertijd bedraagt de besparing slechts 9%. Dat kan niet gezegd worden van de plaats van levering. De consument verkiest met voorsprong levering aan huis of op een specifiek adres. Simulaties van kostprijs en CO<sub>2</sub>-uitstoot tonen aan dat precies die specifieke adresleveringen leiden tot hoge kosten en milieubelasting. Indien 75% van de leveringen via afhaalpunten zou gebeuren en niet via thuislevering, zou de kost- en milieuafdruk van de last mile dalen met 60 tot 80%.

Thuislevering blijkt dan ook zowel financieel als wat betreft milieu op langere termijn niet houdbaar. Door de hoge prijsgevoeligheid van de consument kan slimme prijszetting de klant sturen in de gewenste richting.

### Toch thuislevering: nog veel 'easy wins'

Bundelen van leveringen is weinig zinvol in stedelijk gebied waar de meeste pakjesbezorgers beschikken over voldoende volumes om hun routes op een efficiënte manier te organiseren. In meer afgelegen gebieden worden pakjesbezorgers wel vaak geconfronteerd met lage densiteit

waardoor de kost en milieulast per pakje dubbel tot vier maal zo hoog ligt. Hier kan samenwerking tussen koerierdiensten zeker wel winst opleveren.

De meeste koeriersbedrijven instrueren chauffeurs hun motor uit te zetten tijdens een levering maar in de praktijk gebeurt dit vaak niet. In stedelijk gebied met frequente stops leidt stationair draaien tijdens de levering tot meer dan een verdubbeling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot per pakje. Nog beter is uiteraard de inzet van ecologische voertuigen. Veel van de 430.000 bestelwagens die op de Vlaamse wegen rijden is oud, vaak slecht onderhouden en stoten bijgevolg veel te veel roet en andere schadelijke stoffen uit. Binnen de stad zijn elektrisch ondersteunde bakfietsen en elektrische bestelwagens een alternatief, voor langere routes kiezen milieubewuste pakketbezorgers best voor CNG-aangedreven voertuigen die aan ongeveer gelijke kostprijs 12% minder CO<sub>2</sub> en ruim 50% minder fijnstof en NO<sub>x</sub> uitstoten. Wie toch met diesel blijft rijden, zet minimaal Euro 5-voertuigen in.