

Kerncijfers over het GOEDERENVERVOER in Brussel



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

FOCUS OP E-COMMERCE

Editie 2019

INHOUD

HET GOEDERENVERVOER IN BRUSSEL	5
DE BRUSSELSE NETWERKEN	6
VRACHTWAGENS EN BESTELWAGENS	7
HET WAGENPARK	8
ORGANISATIE VAN HET GOEDERENVERVOER OVER DE WEG	9
OPTIMALISATIE VAN DE LEVERINGEN	10
LOGISTIEK MET DE FIETS	11
LOGISTIEK VASTGOED	12
PARKEERGELEGENHEID VOOR VRACHTWAGENS EN BESTELWAGENS	13
TEWERKSTELLING IN DE LOGISTIEKE- EN KLEINHANDELSSECTOR	14
HINDER-LUCHTVERONTREINIGING	16
HINDER-GELUIDSHINDER	17
VERKEERSVEILIGHEID	18
HET NIET-WEGGOEDERENVERVOER	19
HET GOEDERENVERVOER OVER HET WATER	20
HET GOEDERENVERVOER PER TREIN en per vliegtuig	21
MOBILITEIT	22
BEVOLKING	24
TEWERKSTELLING	25
DE FYSIEKE WINKEL... EN DE INVLOED VAN DE DIGITALISERING	26
FOCUS : e-Commerce	
BELGEN EN E-COMMERCE	28
STEEDS MEER PAKJES IN BELGIË	29
ALLEENSTAANDE LEVERINGEN	30
GEBUNDELDE LEVERINGEN	3

HET GOEDERENVERVOER IN BRUSSEL

Het gewest kende net als andere Europese landen een toename van het aantal vrachtwagens en bestelwagens. Het leeuwendeel van het goederenvervoer gaat over de weg. Het is een noodzakelijke activiteit voor de goede werking van een grootstad als Brussel alsook voor de inwoners en de economische sectoren (bouw, voeding, kleding...).

Het meeste vervoer is goed gepland en georganiseerd en maakt gebruik van goed gevulde voertuigen. We schatten daarentegen dat bijna de helft van het vervoer slecht is georganiseerd en goed is voor een disproportioneel deel van de afgelegde kilometers.

Het goederenvervoer, dat zelf te lijden heeft onder de opstoppingen van het wegennet, ligt aan de oorsprong van heel wat verkeersoverlast, zoals hinderlijk parkeren tijdens het laden/lossen, geluidshinder, ongevallen of vervuiling. De evolutie van de leveringswijzen (e-commerce, just in time, spoedleveringen...) en de bevolkingsgroei zullen in de komende jaren een toename van de verkeersstroom met zich meebrengen.

Door de stedelijke verdichting wordt de stedelijke logistiek een echte uitdaging. In dat verband heeft **het Gewest het Goederenvervoerplan**¹ opgesteld.

Deze brochure wil **het goederenvervoer in zijn gewestelijke context plaatsen aan de hand van de bevolkings-, handels-, vervoergegevens**, enz.

1. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/goederenvervoerplan>

DE BRUSSELSE NETWERKEN



1.983 KM WEGEN
221.887 ADRESSEN IN BRUSSEL
3.989 LEVERINGSSTROKEN OP DE WEG



14 KM KANAAL
6 KM KAAIEN
1 CONTAINERTERMINAL



160 KM SPOORLIJNEN
3 SPOORPERRONS VOOR VRACHT



1 LUCHTHAVEN (buiten het gewestelijke grondgebied)

Goederen worden hoofdzakelijk via de weg aangeleverd. Het is immers de enige vervoerswijze die het mogelijk maakt om op voldoende flexibele wijze alle adressen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te bedienen.

De lage kostprijs van het wegvervoer is een ander element dat in zijn voordeel spreekt, in tegenstelling tot vervoer over water of via het spoor.

VRACHTWAGENS EN BESTELWAGENS



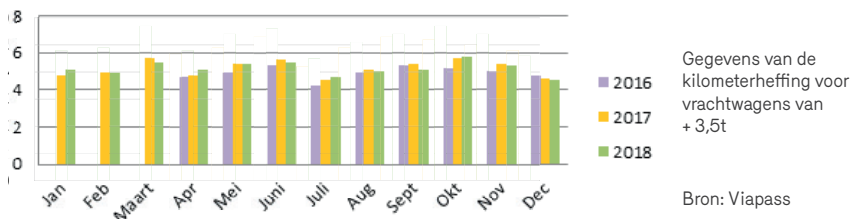
TELLING VAN VOERTUIGEN DIE HET GEWEST BINNENKOMEN, TIJDENS DE WEEK, VAN 4 TOT 22 UUR

	2012
Vrachtwagens (>3.5t) 	16.500 / dag 6% van het verkeer
Bestelwagens (<3.5t) 	26.500 / dag 8% van het verkeer

Bron: Brusel Mobiliteit



AANTAL MILJOEN KM AFGELEGD DOOR VRACHTWAGENS (> 3,5T) IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST



Dankzij de kilometerheffing weten we dat het aantal door vrachtwagens afgelegde kilometers licht stijgt. Dankzij tellingen weten we dat hun aandeel in het verkeer afneemt naarmate we op lokale wegen tellen. De bestelwagens daarentegen zijn goed voor eenzelfde aandeel in het verkeer op zowel de grote assen als op de wijkwegen.

HET WAGENPARK

INSCHRIJVING VAN NIEUWE VOERTUIGEN IN BELGIE TUSSEN 2004 EN 2017



GEMIDDELD **+2,9%/JAAR** VOOR BESTELWAGENS <3,5T



GEMIDDELD **+1,1%/JAAR** VOOR VRACHTWAGENS EN AANHANGWAGENTREKKERS >3,5T



GEMIDDELD **+2,5%/JAAR** VOOR AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS

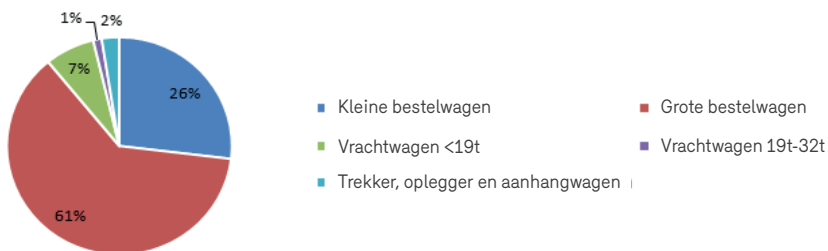


GEMIDDELD **+1,2%/JAAR** VOOR AUTO'S

Bron: FEBIAC

VOERTUIGEN GEPARKEERD OP DE OPENBARE WEG IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (2015)

12.000 voertuigen voor goederenvervoer geparkeerd op de openbare weg tijdens de nacht in Brussel, waarvan 89% bestelwagens en 11% vrachtwagens

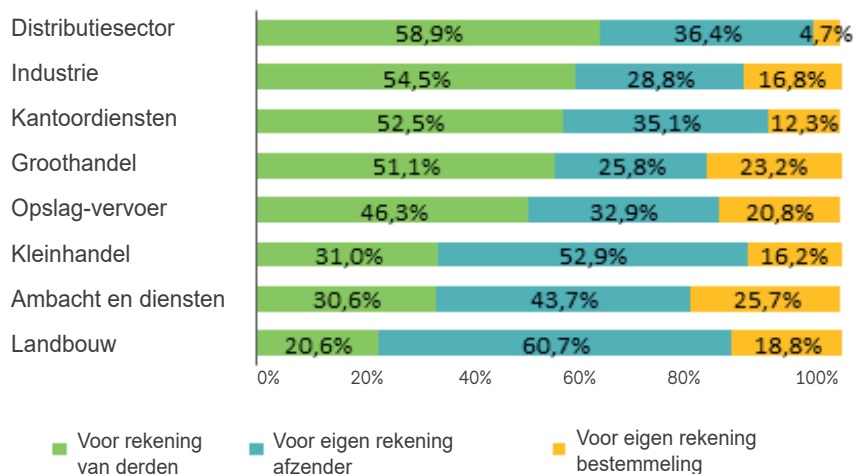


Bron: Brussel Mobiliteit

In heel België worden steeds meer bestelwagens ingeschreven. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komt deze trend tot uiting in hun dominante aandeel in de voertuigen voor goederenvervoer die op de openbare weg zijn geparkeerd. Niets wijst erop dat het aantal vrachtwagens daalt.

ORGANISATIE VAN HET GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

AANDEEL VAN DE STROMEN VOLGENS BEHEERSWIJZE EN DE SECTOR IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST



Bron: FRETURB

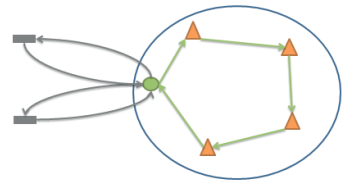
Er bestaan meerdere manieren om het goederenvervoer te organiseren. Het kan worden verzorgd door een onderaannemer die het vervoer en eventueel de logistiek voor zijn rekening neemt in opdracht van andere ondernemingen. Dat is het vervoer voor **rekening van derden**. Wanneer het vervoer wordt verzorgd door de onderneming die de goederen verzendt, spreken we van vervoer voor **eigen rekening afzender**. Als de bestemming de goederen zelf gaat ophalen, betreft het vervoer voor **eigen rekening bestemming**. Dat is de manier van organiseren die het moeilijkst te optimaliseren is aangezien ze niet makkelijk via leveringsrondes kan worden georganiseerd om zodoende het aantal afgelegde kilometers te beperken.

OPTIMALISATIE VAN DE LEVERINGEN

DE LEVERINGSRONDES BUNDELEN

HET LAMILO-PROJECT: oprichten van een stedelijk distributiecentrum (**SDC**), namelijk CityDepot. Impact in Brussel:

- -21% afgelegde kilometers
- - 13% CO₂-uitstoot
- - 22% uitstoot van fijn stof
- - 22% NO_x-uitstoot



○ Leveringsgebied van het SDC
▲ Leveringspunten
■ Leveranciers-
magazijnen
→ Leveranciersstromen
→ Stroom door het
SDC beheerd
Bron: Brussel Mobiliteit

DE BESTELLINGEN BUNDELEN

De bedrijfsleveringsplannen (**BLP**)

7 DEELNEMENDE ONDERNEMINGEN SINDS 2014

Ondernemingen onderschatten vaak het aantal leveringen dat ze genereren. Over kennis aangaande de stromen beschikken is de 1^{ste} stap alvorens de bestellingen te rationaliseren. Bij een van de deelnemende ondernemingen lag de instroom van goederen 5 keer hoger dan geschat en de uitgaande stroom lag meer dan 4 keer hoger.

Een flexibel vervoer over de weg kan hand in hand gaan met duurzaamheid door iets te doen aan de leveringen, namelijk **de bundeling van de goederenstromen**, om zodoende het aantal afgelegde kilometers te beperken. Men verhoogt de dichtheid van de leveringen en verlaagt de impact op het milieu door de leveringsrondes van meerdere dienstverleners te bundelen. Dit principe wordt door transportbedrijven toegepast om redenen van doeltreffendheid maar het leidt niet altijd tot een optimaal resultaat. Door deze logica te promoten in opslagplaatsen in de rand van de stad, verkrijgen we een SDC. Het is ook mogelijk **de stromen te bundelen** via de bestellingen. Met behulp van een BLP analyseert een onderneming de wijze waarop ze wordt bevoorrad en haar bestellingen plaatst. Door haar bestellingen en leveringen te bundelen, vermindert ze haar kosten en verbetert ze de mobiliteit in Brussel.

LOGISTIEK MET DE FIETS



6 ONDERNEMINGEN GESPECIALISEERD IN FIETSLIVERINGEN IN BRUSSEL



EEN MOTORISERING MET EEN VERMOGEN DAT BIJNA **500 KEER** LAGER LIGT DAN DAT VAN EEN BESTELWAGEN VOOR EEN NUTTIG LAAD-VERMOGEN DAT AMPER **10 KEER** KLEINER IS



GEMIDDELDE SNELHEID VAN EEN AUTO TIJDENS DE SPITS: **15 À 20 KM/U**
GEMIDDELDE SNELHEID VAN EEN FIETSER: **16 KM/U**



400 KM STRATEN MET BEPERKT EENRICHTINGS-VERKEER (SBEV): EENRICHTINGSVERKEER VOOR DE AUTO MAAR TWEERICHTINGSVERKEER VOOR FIETSERS

Bron: Brussel Mobiliteit

51% VAN DE PRIVÉ- EN BEROEPSVERPLAATSINGEN, DIE VERBAND HOUDEN MET HET VERVOER VAN GOEDEREN IN EUROPESE STEDEN, KAN MET DE FIETS WORDEN GEDAAN

Bron: project Cyclelogistics

De fiets is geweldig en kent steeds meer succes: hij kan worden gebruikt voor snelle levering van post en pakjes, maaltijden, boodschappen, voor verhuizingen, pechverhelping, en ook ambachtslui en vrije beroepen maken er gebruik van.

LOGISTIEK VASTGOED



2.000.000 M² OPSLAGPLAATS



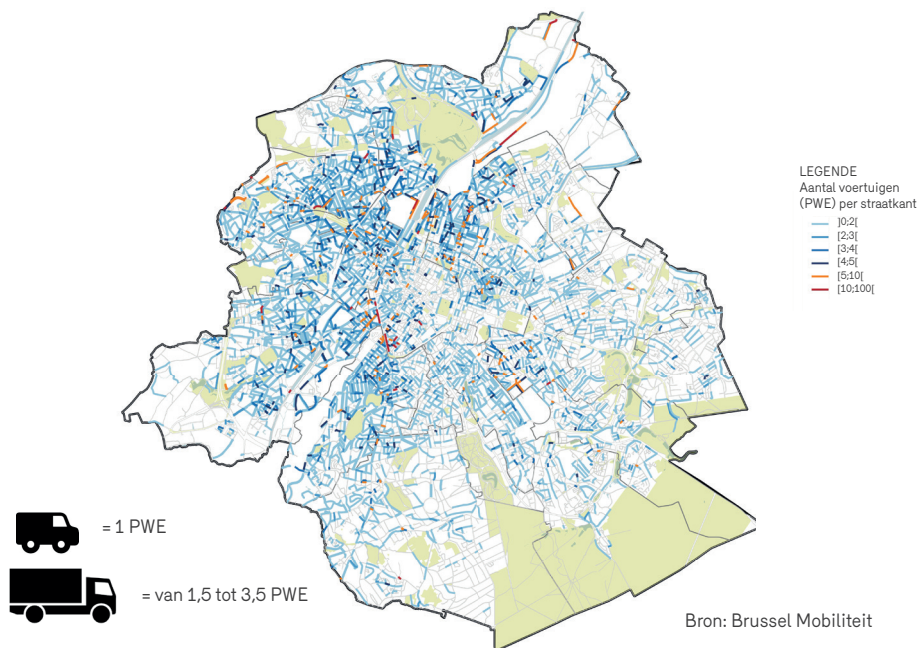
Bron: Overzicht van de productieactiviteiten, logistiek vastgoed en stand van zaken 2017

Het logistieke vastgoed is geconcentreerd in het historische industriële gebied van het gewest rond het kanaal, dat veel diversiteit vertoont op het vlak van de bebouwing en het gebruik afhankelijk van de zone (recente industriële gebieden eerder in de rand en oudere industriële gebieden in het centrum). Terwijl sommige gebouwen zoals het TIR-centrum meerdere duizenden m² tellen, nemen andere slechts enkele honderden m² in beslag en liggen ze midden in de stad.

Een verscherpte concurrentie tussen de stedelijke functies leidt tot de reconversie van de oude sites. De stedelijke logistieke centra zijn nochtans van essentieel belang voor de ontwikkeling van nieuwe trends: de circulaire economie, de korte keten voedselvoorziening, logistiek via de fiets...

PARKEERGELEGENHEID VOOR VRACHTWAGENS EN BESTELWAGENS

DICHTHEID VAN DE PARKEERGELEGENHEID VOOR VRACHTWAGENS EN BESTELWAGENS OP DE BRUSSELSE OPENBARE WEG, UITGEDRUKT IN PERSONENWAGENEQUIVALENT (PWE)

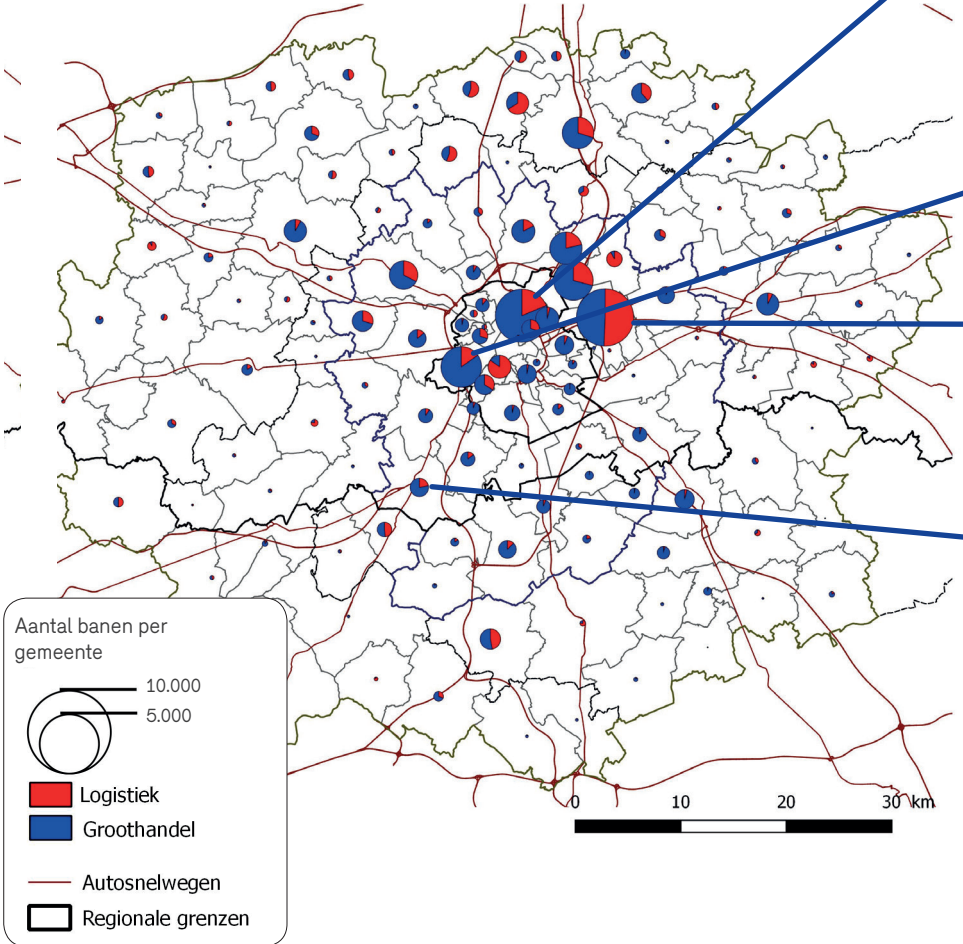


De parkeergelegenheid voor vrachtwagens is sterk omkaderd en is geconcentreerd in enkele daartoe bestemde zones. De parkeergelegenheid voor bestelwagens is veel meer versnipperd. Bestelwagens zijn niet sterker omkaderd dan auto's en zorgen voor specifieke problemen, in het bijzonder op het vlak van verkeersveiligheid en omdat ze het zicht belemmeren. Door hun hoogte is het moeilijk ze buiten de weg te parkeren. Met de toename van het aantal in België ingeschreven bestelwagens zal dit fenomeen waarschijnlijk nog toenemen in de toekomst.

TEWERKSTELLING IN DE LOGISTIEKE- EN KLEINHANDELSSECTOR



35.000 JOBS IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST EN DE RAND



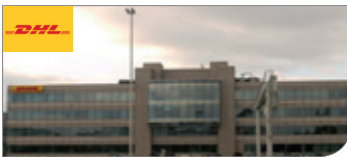
Bron: Kenniscentrum van de mobiliteit n°4, Goederentransport en logistiek in Brussel



Mabru: de vroegmarkt is de meest omvangrijke groothandelsmarkt van België. Ze biedt plaats aan 120 ondernemingen en stelt ongeveer 500 personen te werk. Elke week wordt er 8 à 10.000 ton behandeld.



De slachthuizen van Anderlecht herbergen de hele distributieketen van vleesproducten, van het slachten tot de groothandel en detailhandel. Dankzij de geografische nabijheid zijn de transportbehoeften er beperkt.



Omkadering van de logistieke keten. Voorbeeld van het DHL-centrum in één van de bedrijventerreinen dicht bij de luchthaven.



Distributiecentrum van Colruyt in Halle. Distributiecentra liggen dicht bij de grote autosnelwegen en bevoorraden de winkels in de stad.

Het goederenvervoer is goed voor vele jobs in de stad. Het gaat hoofdzakelijk over laaggeschoolde jobs (chauffeurs, magazijnbedienden, stockbeheerders), maar het percentage hooggekwalificeerde betrekkingen in verband met handelsmanagement mag niet worden onderschat. Dit is een sector die goed is voor 5 à 10% van de jobs in de Brusselse agglomeratie, en dat aandeel gaat eerder in stijgende dan in dalende lijn.

HINDER

LUCHTVERONTREINIGING

VASTSTELLINGEN

INVLOED VAN HET GEHEEL WEGVERVOER (2015):

- FIJN STOF (PM10): **38%** VAN DE UITSTOOT
- VERZURENDE STOFFEN (NOX, SOX, NH3): **60%** VAN DE UITSTOOT
- OZONPRECURSOREN (NOX, COV, CO, CH4): **48%** VAN DE UITSTOOT
- BROEIKASGAS (CO2): **29%** VAN DE UITSTOOT

Bron: Leefmilieu Brussel

DE MAATREGELEN IN DE STRIJD VOOR EEN BETERE LUCHTKWALITEIT



ZONE

1 LAGE-EMISSIEZONE (LEZ) VOOR AUTO'S EN BESTELWAGENS IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST SINDS 2018



1 KILOMETERHEFFING OP BASIS VAN DE EURONORM VOOR VRACHTWAGENS (>3,5T) IN BELGIË SINDS 2016

Het goederenvervoer is verantwoordelijk voor een groot deel van de vervuilende uitstoot door het vervoer over de weg. Vrachtwagens bannen ten voordele van bestelwagens is echter niet de oplossing. Die zijn immers minder energie-efficiënt en vervuilen meer bij vervoer van een gelijke hoeveelheid goederen.

HINDER

GELUIDSHINDER



BIJ 50 KM/U IS HET GELUID VOORTGEBRACHT DOOR

- EEN KLEINE VRACHTWAGEN OF EEN GROTE BESTELWAGEN GELIJK AAN HET GELUID VAN EEN AUTO OF KLEINE BESTELWAGEN + 6DB
- EEN GROTE BESTELWAGEN GELIJK AAN HET GELUID VAN EEN LICHT VOERTUIG + 9DB

Bron: Leefmilieu Brussel



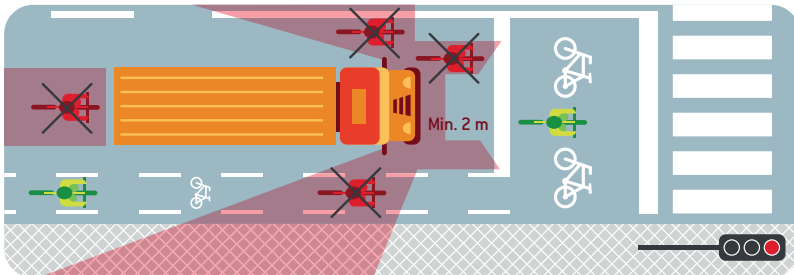
Het geluid van voertuigen die aan het leveren zijn, vormt het grootste obstakel voor de invoering van nachtleveringen, wat vanuit mobiliteitsoogpunt nochtans interessant zou zijn. Aanpassingen aan de voertuigen, de infrastructuur en het gedrag van de chauffeur kunnen de geluidshinder verminderen.

VERKEERSVEILIGHEID

- **240 GEWONDEN (2 DODEN) IN EEN ONGEVAL MET EEN BESTELWAGEN IN 2017**
- **65 GEWONDEN (1 DODE) IN EEN ONGEVAL MET EEN VRACHTWAGEN IN 2017**

Bron: Federale Politie

DODE HOEK VAN EEN VRACHTWAGEN



Door hun omvang, hun massa en de dodehoek, vormen deze voertuigen een groter gevaar dan auto's, in het bijzonder voor voetgangers en fietsers.

Daarom zijn vrachtwagenchauffeurs aan een zeer strenge regelgeving onderworpen, met name wat de rijtijd betreft.

HET NIET-WEGGOEDERENVERVOER



4.850.000 TON VERVOERD OVER DE WATERWEG
DOOR DE HAVEN VAN BRUSSEL IN 2017



237.499 TON VERVOERD PER TREIN NAAR
BRUSSEL IN 2017



535.634 TON VERVOERD DOOR DE LUCHT NAAR
ZAVENTEM LUCHTHAVEN IN 2017

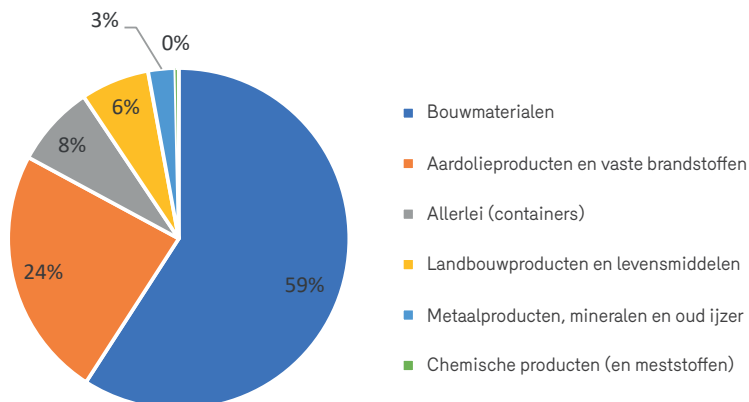
Er bestaan alternatieven voor het wegvervoer, maar deze hebben slechts betrekking op een klein deel van de handel. Bij de andere vervoerswijzen dan het wegvervoer domineert het transport per boot in grote mate het spoor- en luchtvervoer in termen van vervoerd tonnage.

Er bestaan geen betrouwbare vergelijkbare gegevens voor het wegvervoer, gezien het zeer grote aantal en de diversiteit van de actoren die betrokken zijn bij het goederenvervoer over de weg. We werken dus met ratio's per inwoner waarover de wetenschappelijke literatuur het eens is.

Het begrip tonnage moet ook met een kritisch oog worden bekeken. Een ton zand vertegenwoordigt niet dezelfde omvang en hetzelfde aantal leveringen als een ton e-commerce pakketten.

HET GOEDERENVERVOER OVER HET WATER

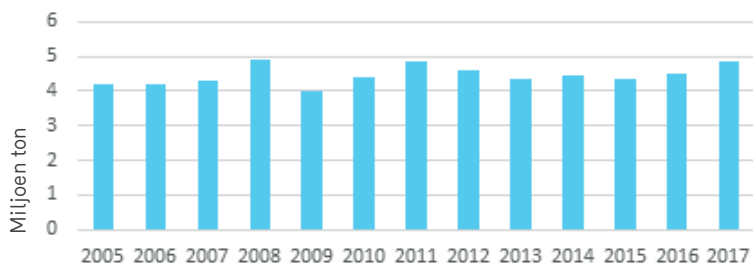
GOEDEREN VERVOERD OVER HET WATER (2017)



GEMIDDELD **35** SCHEPEN/DAG WAARVAN 1/3 INTRANSIT

4,8 MILJOEN TON GOEDEREN VERVOERD IN 2017

GOEDERENVERVOER OVER WATER EN ZEE: LADEN EN LOSSEN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (EXCLUSIEF TRANSIT)



Bron: Haven van Brussel

HET GOEDERENVERVOER PER TREIN EN PER VLIEGTUIG



PER TREIN

113.850 TON GOEDEREN VERVOERD IN 2017 OF ONGEVEER **1.000** GOEDERENTREINEN PER JAAR

Bron: Lineas



PER VLIEGTUIG

1 LUCHTHAVEN OP MINDER DAN 10 KM VAN CENTRUM BRUSSEL

535.634 T GOEDEREN VERVOERD IN 2017

Bron: Brucargo

Waterwegen worden hoofdzakelijk gebruikt voor zwaar goederenvervoer in grote hoeveelheden.

De trein wordt slechts zeer beperkt gebruikt, in het bijzonder wegens de verzadiging van het spoornet door het personenvervoer. Het is nochtans de minst vervuilende vervoerswijze.

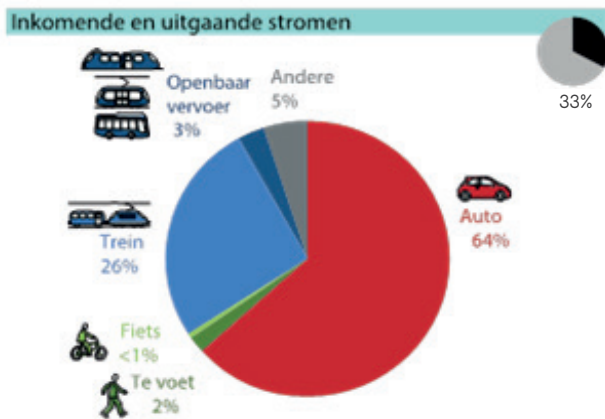
De luchthaven ligt net naast het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar bedient een veel breder gebied.

Al te vaak is vooraf of achteraf vervoer over de weg noodzakelijk.

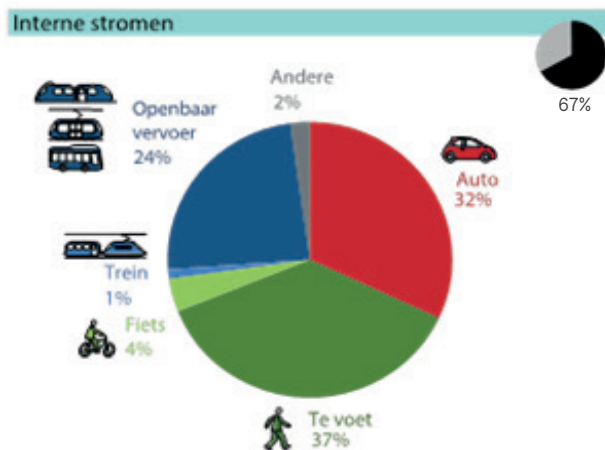
MOBILITEIT

HUIDIGE TOESTAND

VOOR DE VERPLAATSINGEN VAN PERSONEN DIE HET GEWEST IN- EN UITSTROMEN (33% VAN DE STROMEN)



VOOR DE VERPLAATSINGEN VAN PERSONEN BINNEN HET GEWEST (67% VAN DE STROMEN)



Bron: Brussel Mobiliteit

MOBILITEIT

EVOLUTIE VAN DE GEDRAGINGEN EN DE INFRASTRUCTUUR



ELK JAAR GEMIDDELD **13%** MEER FIETSERS SINDS 2000

ELK JAAR GEMIDDELD **6,4%** MEER FIETSINFRASTRUCTUUR SINDS 2000

Bron: Brussel Mobiliteit



ELK JAAR GEMIDDELD **5%** MEER REIZIGERS OP HET MIVB-NET SINDS 2000

ELK JAAR GEMIDDELD **4,2%** MEER CAPACITEIT (PLAATSEN/KM) OP HET MIVB-NET SINDS 2000

Bron: MIVB



5 DEELWAGENOPERATOREN

4 DEELFIETSENEROPERATOREN

3 DEELSTEPOPERATOREN

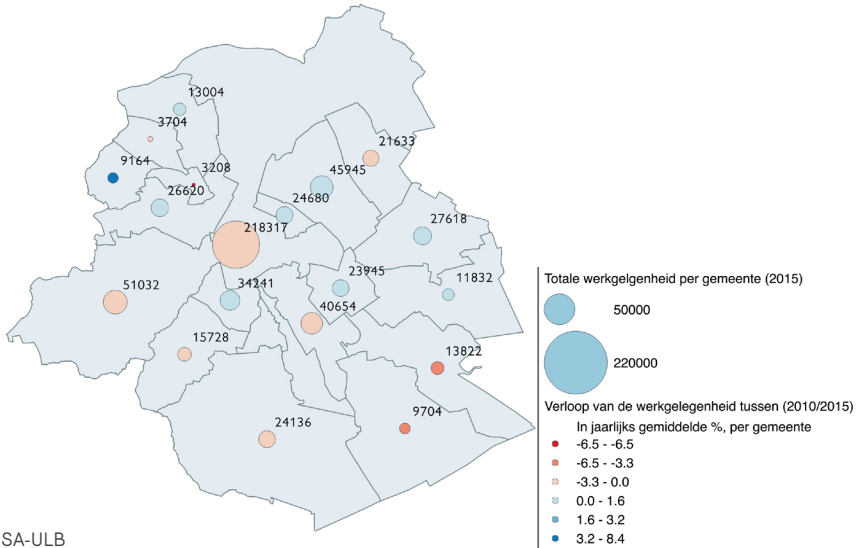
Als de files niet verminderen, zal de plaats van de auto steeds meer worden ingenomen door actieve modi en het openbaar vervoer. Het is de ambitie van het toekomstige Gewestelijk Mobiliteitsplan om het autoverkeer in te perken, vooral in woonwijken, om de levenskwaliteit te verbeteren.

Het goederenvervoer daarentegen gaat in een voortdurende stijgende lijn, wegens de bevolkingsgroei en de nieuwe leveringswijzen. E-commerce dreigt eveneens te zorgen voor steeds meer leveringen.

TEWERKSTELLING



708.912 JOBS IN BRUSSEL IN 2015



Bron: BISA-ULB



1 GEMIDDELD EEN LEVERING / JOB / WEEK

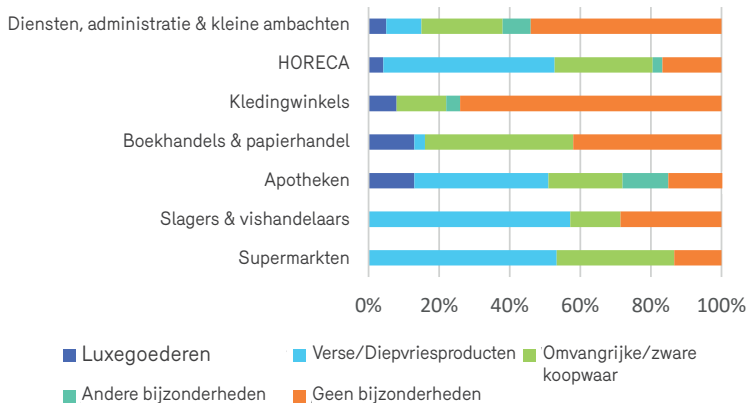
Bron: Brussel Mobiliteit (FRETURB)

Alle economische activiteiten, ook in de dienstensector, genereren leveringen. De aard en het aantal leveringen varieert echter afhankelijk van het soort activiteit.

De economische structuur alsook de locatie van de jobs beïnvloeden dus rechtstreeks het goederenvervoer.

DE FYSIEKE WINKEL...

BIJZONDERHEDEN M.B.T. DE ONTVANGST VAN GOEDEREN PER SOORT HANDELSZAAK IN DE VIJFHOEK - 2017



Bron: Brussel Mobiliteit

Het soort handel heeft een zeer grote invloed op twee aspecten van het goederenvervoer: de frequentie van de leveringen en het soort voertuig.

Een apotheek zal veel meer leveringen genereren dan een kledingwinkel bijvoorbeeld, maar ze zullen ook korter zijn.

Verse producten moeten met koelwagens en binnen zeer korte termijn worden geleverd. Zware goederen zoals paletten bestemd voor supermarkten of dranken voor de HORECA moeten daarentegen met een vrachtwagen worden geleverd, en vervolgens met een transpallet worden binnengereden.

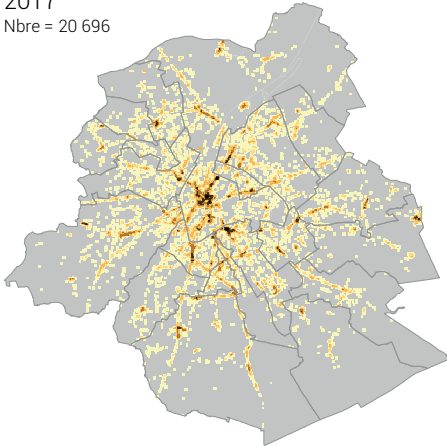
... EN DE INVLOED VAN DE DIGITALISERING



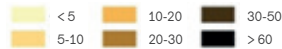
20.696 HANDELSZAKEN IN 2017
- **8,4%** SINDS 1997

Bron: hub.brussels

2017
Nbre = 20 696



CONCENTRATIE VAN HANDELSZAKEN (AANTAL/HA)

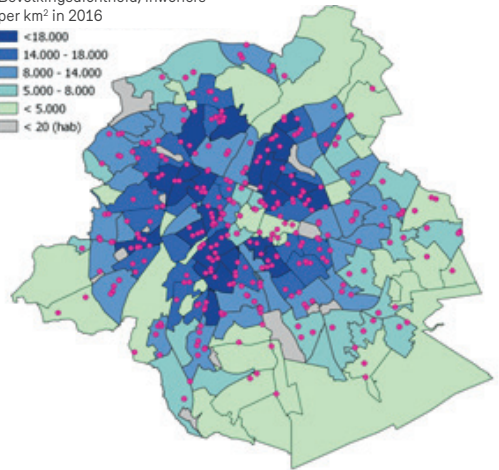


Bron: hub.brussels

LOCATIE VAN DE VERDEELPUNTEN AFHAALPUNTEN (2018)

Bron: Brussel Mobiliteit

Bevolkingsdichtheid, inwoners per km² in 2016



Er zijn minder handelszaken dan vroeger en ze zijn meer geconcentreerd in bepaalde zones waar veel consumenten en gebruikers samenkomen. E-commerce heeft een sterke invloed op de handel en niet uitsluitend vanuit het oogpunt van de consument. Er ontstaan nieuwe handelspraktijken, bijvoorbeeld het afhaalpunt. Winkels die tot nu toe enkel goederen ontvingen, verzenden nu ook goederen naar de klanten van hun website.

FOCUS: E-COMMERCE

BELGEN EN E-COMMERCE

67% VAN DE BEVOLKING HEEFT DIT JAAR PRODUCTEN OF DIENSTEN BESTELD - EVOLUTIE 2016-2018: **+ 6%**

64% VAN DE BEVOLKING KIEST VOOR THUISLEVERING
EVOLUTIE 2016-2018: **- 9%**

73% VAN DE BEVOLKING GEEFT AAN GEEN BEHOEFTE TE HEBBEN AAN EEN LEVERING OP DE DAG ZELF

7 OP 10 KLANTEN STUURT PRODUCTEN TERUG

Bron: Comeos

16% VAN DE THUISLEVERINGEN MISLUKT BIJ DE EERSTE POGING

Bron: bpost

E-COMMERCE IS GOED VOOR **16%** VAN DE TOTALE CONSUMPTIE IN BELGIË

Bron: BeCommerce Monitor

E-commerce wijzigt de manier waarop goederen worden geleverd. De volumes worden verspreid over meerdere adressen, en elke woning wordt een potentieel leverpunt. Hoewel de omvang van de voertuigen afneemt, neemt hun aantal wel toe.

Terugkeerstromen vormen een extra belasting voor de mobiliteit, maar hebben ook een grote milieu-impact. Uit een onderzoek is gebleken dat in Duitsland 30% van de goederen die naar Amazon zijn teruggekeerd, worden vernietigd, ook al zijn ze in goede staat. Terugkeerstromen vormen een extra belasting voor de mobiliteit, maar hebben ook een grote milieu-impact. Uit een onderzoek is gebleken dat in Duitsland 30% van de goederen die naar Amazon zijn teruggekeerd, worden vernietigd, ook al zijn ze in goede staat.

FOCUS: E-COMMERCE

STEEDS MEER PAKJES IN BELGIË

WEBROOMING

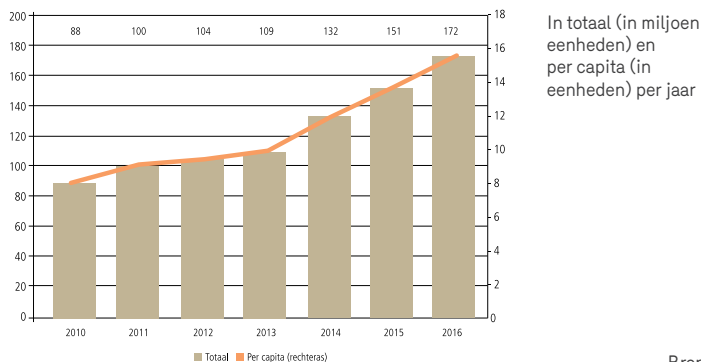
48% VERKLAART ONLINE INSPIRATIE TE ZOEKEN
VOORALEER NAAR DE WINKEL TE GAAN

SHOWROOMING

28% ZEGT INSPIRATIE TE ZOEKEN IN DE WINKEL
VOORALEER ONLINE AAN TE KOPEN

Bron: Comeos

EVOLUTIE VAN HET VOLUME AAN SNELDIENSTEN EN PAKJES (2010-2016)



Bron: IBPT

De nieuwe trend is de multi-channelhandel die de grenzen tussen online aankopen en aankopen in een winkel opheft door aankopen en leveringsmogelijkheden te combineren. Dat komt tot uiting in de fenomenen van webrooming en showrooming. Vanuit een mobiliteitsoogpunt betekent dat dat een klant die online bestelt, zich waarschijnlijk heeft verplaatst - te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer of met de auto = naar de winkel en terug. Je kan e-commerce en fysieke handel niet op een simplistische wijze tegenover elkaar stellen als goed dan wel slecht voor de mobiliteit. Alles hangt af van de verplaatsings- en leveringswijze van de consument.

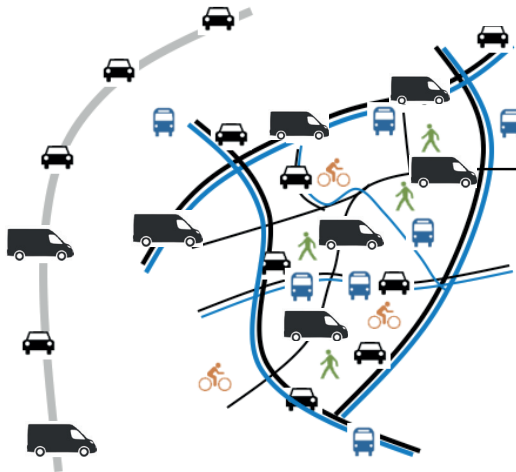
FOCUS: E-COMMERCE

ALLEENSTAANDE LEVERINGEN

- THUISLEVERING: **64%**
- OP HET WERK: **2%**

Bron: Comeos

THUISLEVERINGEN IN DE WIJKEN



Thuislevering: risico op mislukte levering, de bezorger moet nog eens terugkomen, levering in woonwijken... De thuislevering is de meest verkozen leveringswijze. Ze heeft nochtans de meest negatieve impact op de levenskwaliteit.

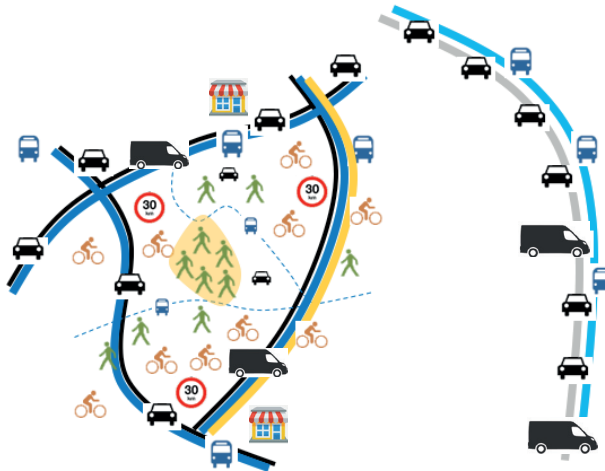
FOCUS: E-COMMERCE

GEBUNDELDE LEVERINGEN

- IN EEN AFHAALPUNT: 9%
- IN EEN WINKEL: 8%
- IN EEN PAKJESAUTOMAAT 1%

Bron: Comeos

LEVERINGEN OP EEN AFHAALPUNT



De afhaalpunten en de pakjesautomat vormen een manier om de online bestelde goederen te concentreren en leveringen in woonwijken te vermijden. Een studie van het Vlaams Instituut voor Logistiek heeft aangetoond dat de economische en milieukosten van de zgn. laatste kilometer met 60 à 80% kunnen verminderen. Daartoe moet 75% van de leveringen in een afhaalpunt plaatsvinden en niet aan huis, en de route tot aan het afhaalpunt mag niet met de auto plaatsvinden.

Leveringen in de winkel maken het mogelijk de online bestelling op te nemen in de logistieke keten van de onderneming en het pakje te leveren zonder extra kilometers af te leggen.

MEER WETEN

Portaalsite van Brussel Mobiliteit

www.mobiliteit.brussels

Strategisch plan voor het Goederenvervoer

Beschikbaar op de website mobiliteit.brussels

Het Katern van het Kenniscentrum van de Mobiliteit nr. 4,

Goederentransport en logistiek in Brussel

Beschikbaar op de website mobiliteit.brussels

IN SAMENWERKING MET

IGEAT - Université Libre de Bruxelles

MOBI - Vrije Universiteit Brussel

Bron: BeCommerce Monitor, BIPT, BISA, bpost, BRAT, Brucargo, Brussel Mobiliteit, COMEOS, Cyclelogistics, FEBIAC, Federale politie, FRETURB, Haven van Brussel, hub.brussels, IBPT, Kenniscentrum van de mobiliteit, Leefmilieu Brussel, Lineas, MIVB, Viapass

