

*Ze mogen dan schoner, sneller en stiller zijn, fietskoeriers blijven duurder dan hun collega's in bestelwagens. 'Alleen beleidsmaatregelen kunnen dat keren.'*

Tom Ysebaert

ANTWERPEN U ziet ze tegenwoordig overal, de bestelwagens die pakjes rondbrengen. De e-commerce, verkoop via het internet, boomt en dat doet ook het aantal leveringen toenemen. Tegelijk kampen we met hardnekkige files, luchtvervuiling en te veel verkeersslachtoffers. Je zou denken dat de inzet van fietskoeriers daar een duurzame oplossing voor biedt. In de praktijk blijken ze echter moeilijk te kunnen optornen tegen de klassieke camionettes, concludeert Jochen Maes (Universiteit Antwerpen) die de sector tegen het licht hield voor zijn doctoraat.

Per levering kost een bestelwagen 3,5 euro, een vrachtfiets 4,52 euro. Vanwaar dat verschil? 'Een kwestie van volume. De bestelwagen kan meer pakjes meenemen. Zo bedient hij 65 klanten op een werkdag, terwijl dat voor een bakfiets 35 tot 40 klanten is. Wil je hetzelfde per fiets dan heb je twee koeriers nodig, En dan wegen de arbeidskosten door.'

Maatschappelijke baten

In deze prijs zitten de maatschappelijke baten van de fiets niet verrekend. Dat vervoermiddel stoot niets uit, maakt geen lawaai, draagt niet bij aan de congestie en scoort beter op verkeersveiligheid. 'Calculeer je die zogeheten externe kosten mee in dan komt de fiets er een stuk goedkoper uit: 4,52 euro per levering, tegen 6,05 euro voor de bestelwagen.'

Deze kosten opnemen in de factuur is een 'moeilijke discussie', geeft Maes toe. 'Bestelwagens betalen geen kilometerheffing zoals vrachtwagens, omdat anders ook de kmo's buiten de transportsector getroffen zouden worden. Omdat ze werkpaarden zijn in zo veel ondernemingen worden ze ook minder belast dan personenwagens.'

Maes ziet alleen overheidsmaatregelen als mogelijke 'correctie'. 'Stadsbesturen kunnen vrachtverkeer beperken of helemaal weren uit bepaalde straten. Of een lage-emissiezone afbakenen, zoals in Antwerpen. Gent heeft het verkeer ingeperkt zonder de stad op slot te doen. Daar zie je wel een omslag. Tegelijk kunnen lokale besturen technische innovaties ondersteunen en het goede voorbeeld geven door zelf met cargofietsen te werken. Bijvoorbeeld de groendienst.'

De grote logistieke spelers (DHL, TNT, UPS) hebben de jongste jaren de fiets ontdekt, maar dat blijft volgens Jochen Maes nog bij 'uitproberen'. Specifieke bedrijven (Ecopostale, Take Eat Easy) zijn overkop gegaan of overgenomen. En dan heb je de nieuwkomers van de deelplatformen genre Deliveroo. Maes: 'Daar gaat veel geld in om, maar winst wordt er niet gemaakt.'

Overleven

De pioniers in Vlaanderen waren kleinschalig, meestal eenmanszaken. De overlevers van die generatie geven aan dat ze wel brood zien in de pakjes van de e-commerce, maar dat ze vandaag overleven dankzij andere activiteiten in de express-sfeer. Versta: vandaag aangevraagd, vandaag geleverd.

Zo ook Sam Mampuyts, zaakvoerder van De Fietskoerier dat al 18 jaar bestaat in Antwerpen. 'Wij leveren veel documenten, vaak binnen het uur. Daar zit papierwerk voor de haven bij. Tot voor kort werkten we ook voor advocaten, maar sinds de rechtbank meer digitaal werkt, is dat teruggevallen. Ik ga ervan uit dat we de komende jaren een versnelling hoger zullen schakelen, ook voor e-commerce. Maar we gaan dat niet doen ten koste van onze troeven: snelheid en flexibiliteit. Voor onze klanten is de milieu-impact zelden doorslaggevend.'

Zijn Gentse collega Sander Vandenbergh van Cargo Vélo doet van alles: van broodjes over fruit tot relatiegeschenken. Duurzaamheid is hier geen ijdel begrip. Plat op de buik gaan om een deel e-commerce binnen te halen, ziet hij niet zitten. 'Het gaat er daar hyperconcurrentieel aan toe, het draait om eurocenten. Je kunt nog genoeg verdienen met andere dingen.'

Tom Ysebaert

Copyright © 2017 Corelio. Alle rechten voorbehouden