



**mobilité en  
openbare werken**  
steunpunt goederenstromen

## **Beleidspaper**

# ***Kunnen fietskoeriers een rol spelen in de Vlaamse logistieke sector?***

**Juni 2011**

**Auteurs : Jochen Maes, Christa Sys, Thierry Vanelslander**

**Depotnummer D/2011/11.528/2**

Steunpunt Goederenstromen

Prinsstraat 13

B-2000 Antwerpen

Tel.: -32-3-265 41 50

Fax: -32-3-265 43 95

[steunpunt.goederenstromen@ua.ac.be](mailto:steunpunt.goederenstromen@ua.ac.be)

## INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING .....	3
2	PROBLEMATIEK .....	4
3	FIETSKOERIERS: HET CONCEPT .....	7
4	DE VLAAMSE EN BRUSSELSE MARKT VOOR FIETSKOERIERS.....	9
4.1	Methodologie .....	9
4.2	Werkgelegenheid.....	10
4.3	Organisatie.....	12
4.4	Integratie in het logistieke netwerk.....	13
4.5	Aangeboden producten .....	13
4.6	Innovaties.....	16
4.7	Marktpotentieel.....	17
5	HOE KUNNEN FIETSKOERIERS GEÏNTEGREERD WORDEN IN HET LOGISTIEKE NETWERK ? .....	18
6	BEPERKINGEN DOOR BELEIDSMATREGELEN.....	20
6.1	Fietskoeriers die binnenstedelijk vervoer doen .....	21
6.2	Stedelijke Consolidatiecentra .....	25
6.3	Future concepts en innovaties .....	26
7	ECONOMISCHE ANALYSE .....	27
8	CONCLUSIE EN BELEIDSAANBEVELINGEN .....	33
9	BIBLIOGRAFIE .....	36

# KUNNEN FIETSKOERIERS EEN ROL SPELEN IN DE VLAAMSE LOGISTIEKE SECTOR ?

## 1 INLEIDING

Fietskoeriers, internationaal beter gekend als “*Bicycle Messengers*” of “*Bicycle Courriers*”, halen zendingen op en bestellen deze op een ander adres en dit volledig per fiets. Meestal gaat het over pakketjes, documenten en brieven. Ze zijn typisch operationeel in dichtbevolkte stedelijke gebieden. Een fietskoerier kan zich snel verplaatsten in een stad, al mag de af te leggen afstand niet te veel toenemen. Het blijft een modus met een beperkte maximale snelheid en is daarom niet opgewassen tegen gemotoriseerd transport buiten de stad. Tevens is een voldoende dichtheid van ophaal- en afleverlocaties is nodig, al is dit niet verschillend van andere koeriers. Vergeleken met de traditionele manier om pakketjes door de stad te laten beleveren (per truck of bestelwagen) hebben de fietskoeriers minder af te rekenen met congestie op de stadswegen en worden ze amper gehinderd door limiterend lokaal beleid (zoals gewichtsbepalingen, milieuzones, venstertijden, etc.). Het kan zelfs gesteld worden dat fietskoeriers marktpotentieel winnen indien het wegtransport meer beperkt wordt en dichtslibt. De aflevertijden zijn in de drukke ochtend en avondspits, vergeleken met de traditionele manier van transporteren, sneller. De betrouwbaarheid van levertijden is hoog, aangezien er zo goed als onafhankelijk van externe factoren altijd even snel van A naar B kan gereden worden. Ook het duurzame karakter van transport van vracht per fiets speelt mee. De fietskoerier stoot o.a. minder CO<sub>2</sub> uit dan de modi met een verbrandingsmotor.

Fietskoeriers leveren een vervoersproduct dat amper gekend is. Ze worden gezien als kleine eenmansbedrijven die met administratieve documenten door de stad bewegen. De verzenders zijn typisch advocatenkantoren, administraties en reclame-agentschappen. Deze hebben kleine, lichte items te verzenden onder een grote tijdsdruk, hoewel ook andere zendingen (bijvoorbeeld het afleveren van lunches, bloemen, etc.) meer en meer per fiets worden georganiseerd. Er lijkt internationaal, maar zeker ook in Vlaanderen, een dynamiek aan de gang te zijn waarbij fietskoeriers professionaliseren en grotere volumes opzoeken en aantrekken. De oude organisatie, van fietsers met een rugzak evolueert meer en meer naar fietsers die bak- en cargofietsen besturen. De van nature uit ietwat amateuristische marktorganisatie wordt stapsgewijs aangepast naar de geldende, hogere verwachtingen in de logistieke sector. Toch lijken fietskoeriers nog een achterstand te moeten inhalen op hun concurrenten.

## 2 PROBLEMATIEK

Deze fietsers kunnen worden gezien als een mogelijke schakel in het grotere logistieke netwerk. De voorliggende beleidspaper kijkt naar de fietskoeriers en onderzoekt specifiek de mogelijkheden in het grotere logistieke netwerk. Centraal in deze paper staat dan ook de vraag of deze koeriers per fiets, met hun lokale focus, zich ook kunnen integreren in de geglobaliseerde logistiek. We kijken niet enkel naar de bedrijven als kleine zelfstandigen, maar zoeken ook de marktdynamiek, het groeipotentieel en de beperkende factoren op.

Het logistiek netwerk waar de koeriers in actief zijn kan *geografisch* onderverdeeld worden in internationale en nationale zendingen. Internationale zendingen hebben een grensoverschrijdend karakter. Proportioneel t.o.v. de totale logistieke kost, kosten de *first* en *last mile* van deze lange afstandszendingen relatief veel. Zowel aan de bedrijven en aan de maatschappij. Bestelwagens rijden onder grote tijdsdruk door stedelijke centra, veroorzaken mee congestie en stoten aanzienlijk veel schadelijke stoffen uit, net waar mensen het meest kwetsbaar zijn voor deze emissies. Nationale zendingen hebben een ophaal- en een afleveradres binnen België. Bij de huidige fietskoeriers is een meer specifieke geografische opdeling van toepassing. Binnen de nationale zendingen kan er verder nog een onderscheid gemaakt worden tussen de Belgische (=intra-stedelijke) en stedelijke stromen. Belgische zendingen komen voor, maar vertegenwoordigen een klein deel van de omzet. De huidige fietskoeriers houden zich vooral bezig met de puur stedelijke stromen. Stromen binnen een stad kunnen al aanzienlijk zijn. Er lijkt nog een hele markt open te liggen in de nationale en internationale zendingen. Een tweede indeling focust op *twee belangrijke markten*: B2B (*Business to Business*) en B2C (*Business to Consumer*). B2B-markten hebben specifieke stikte verwachtingen. Koeriers gaan tot het uiterste om alle markten aan de gestelde vereisten te bedienen. Zeer specifieke producten worden aangeboden. Uiteraard nemen de operationele kosten voor deze koeriers aanzienlijk toe, al worden ze door een hogere betalingsbereidheid voor deze diensten gecompenseerd. Een focusverschuiving van de puur stedelijke zendingen naar nationale en zelfs internationale markten lijkt nodig. Deze beleidspaper geeft een eerste aanzet in deze richting.

Het *last mile* probleem in stedelijke logistiek neemt toe. Gevaers et al. (2009) beschrijven de *last mile* als de laatste link tussen het laatste depot en de persoon die de goederen ontvangt (rechtstreeks de ontvanger, maar ook via een clusterpunt, de werklocatie e. d.). Er kan ook gesproken worden over een *first mile*, waarbij er bedoeld wordt op de afstand die de logistieke speler aflegt om de zendingen op te halen bij de verzender. In de sector wordt er meestal over ophaling (= pick up) en aflevering (= delivery) gesproken. Congestie op de wegen verlaagt de betrouwbaarheid, emissies nemen toe en vooral, de

kosten per stop gaan omhoog. Voor de particuliere markt (B2C) is er een bijkomend *last mile*-probleem, dat van de *'not at home deliveries'*. Indien de koerier voor de deur staat en er is niemand om het pakket te ontvangen, wordt er een tweede poging ondernomen. Er wordt meestal geen extra kost aan de ontvanger aangerekend, dus wordt deze kost volledig door de koerier gedragen. In de B2B-markt speelt dit minder. Volgens Gevaers et al. (2009), kan de *last mile*, door de zeer specifieke noden, die werden verklaard in deze paragraaf, gezien worden als het meest dure deel van de logistieke organisatie. De *last mile* kan instaan voor 13 – 75 % van de totale logistieke kost. Deze hoge kost gaat dan ook regelmatig gepaard met een slechte score op duurzaamheidscriteria. (Gevaers, van de Voorde, Vanellander, 2009).

De toenemende problematiek heeft ook een verandering in het beleid van de overheid gecreëerd. Vele Europese (lokale) overheden gaan beleid voeren om negatieve effecten van vrachtvervoer in de stad te beperken. Zo worden leverbeperkingen ingevoerd, worden emissie-eisen gesteld of worden alternatieven gestimuleerd. Doch vele van deze maatregelen verhogen de kost voor de ondernemer significant. Ook publiek-private initiatieven ontstaan. Zo worden stadsdepots ontwikkeld, waar logistieke spelers hun deelladingen doorgeven aan een gespecialiseerde organisatie. Deze organisatie combineert de deelladingen tot volle vrachtwagens en zorgt voor de effectieve aflevering in de stad. Veelal worden hier zuinige, elektrische of hybride voertuigen in de keten geïntegreerd. (Brown et al., 2005; Maes, Vanellander, 2009; D-Via klankbordgroep, 2010).

Gezien deze toenemende problematiek werd de vraag gesteld of fietskoeriers kunnen gezien worden als een mogelijke schakel in het grotere logistieke netwerk. De voorliggende beleidsnota kijkt naar de dynamiek in de markt van de fietskoeriers en onderzoekt specifiek de integratiemogelijkheden die ze hebben in het grotere logistieke netwerk. Centraal staat dan ook de vraag of deze koeriers, met hun lokale focus, zich ook kunnen integreren in de geglobaliseerde logistiek. We kijken niet enkel naar de bedrijven als zijnde kleine zelfstandigen, maar zoeken ook het groeipotentieel en de beperkende factoren op. De centrale onderzoeksvraag werd vervolgens vertaald in twee subvragen:

1. Bieden de fietskoeriers een voldoende betrouwbaar alternatief voor voertuigen die werken op basis van fossiele brandstoffen?
2. Is het concept economisch haalbaar?

De eerste vraag wordt via een doorgedreven marktstudie beantwoord. De tweede subvraag wordt onderzocht op basis van de kost per stop in een routestructuur in een stedelijke omgeving, die zoals in de praktijk, lijdt onder congestieproblemen.

Om deze vragen te beantwoorden werd er een literatuuroverzicht gemaakt. Ten tweede werden de Belgische marktspelers bevroegd. Daartoe moest eerst een oplisting worden gemaakt, want het gaat om een heel disparate en niet-afgebakende sector. De eerste contacten werden gemaakt met onder andere de Brusselse Fietskoerier Pedal BXL. Gelijktijdig werd er contact gelegd met Lunchbutler.be. Dit laatste bedrijf ontwikkelt een logistiek IT-platform, waarop fietskoeriers en klanten veel makkelijker in contact kunnen treden met elkaar. Als gevolg op deze contacten werd een vragenlijst opgemaakt, die bezorgd werd aan de belangrijkste stakeholders. De antwoorden op de specifieke vragen worden in dit document opgenomen. Nadien werden deze vragenlijst, en de voorlopige conclusies en beperkingen voorgelegd op een ronde tafel gesprek. Alle fietskoeriers actief in Brussel en Vlaanderen werden uitgenodigd. Zeven bedrijven waren vertegenwoordigd. Nadien werden er ook gesprekken gevoerd met logistieke spelers, zoals integrators. Een laatste gesprek vond plaats met de oprichter van Ecopostale, een voorbeeld van de nieuwe generatie fietskoeriers. De voorlopige resultaten van dit onderzoek werden kritisch bekeken. Op basis van eigen onderzoek werd tot slot een kostensimulatie opgemaakt.

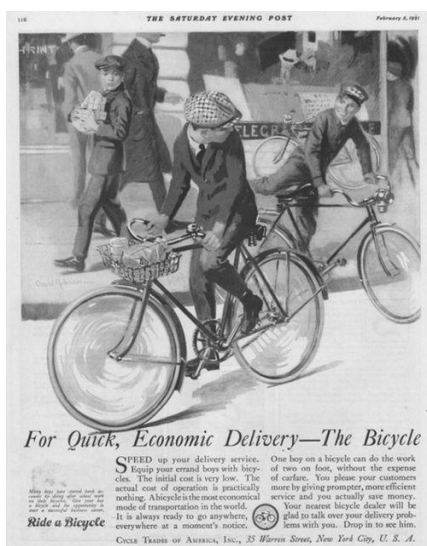
Aangezien een opzoeking naar academische publicaties die het gegeven fietskoeriers behandelen zeer beperkt resultaat gaf worden de conclusies in dit document vooral op basis van de empirische resultaten gemaakt. De structuur van de beleidsnota is als volgt. Eerst wordt het concept van de fietskoeriers toegelicht en wordt er stilgestaan bij de voor- en nadelen. Nadien worden de Vlaamse en Brusselse vervoersproducten aangeboden door deze fietskoeriers geanalyseerd. Er rust dus een specifieke focus op de Belgische situatie met de voor- en nadelen binnen deze context. In verder onderzoek kan er gekeken worden naar buitenlandse voorbeelden en best practices. Deze kunnen representatief worden geacht voor andere Europese steden die een gelijkaardige stedelijke structuur hebben. De derde sectie gaat dieper in op het potentieel om de fietskoeriers te integreren in logistieke netwerken van (inter-)nationaal opererende logistieke bedrijven. De vierde sectie behandelt het economische potentieel van de koeriers per fiets. In het laatste en vijfde deel worden conclusies en beleidsaanbevelingen meegegeven.

De auteurs danken ten zeerste, naast Flanders Logistics, alle bedrijven en organisaties die hun medewerking verleenden via de ronde tafel fietskoeriers en via individuele gesprekken.

### 3 FIETSKOERIERS: HET CONCEPT

Het concept van fietskoeriers is zeker niet nieuw, zoals figuur 1 toont. Deze advertentie, van de 'Cycle Trades of America delivery work' die dateert uit de jaren '20 vat de sterke punten van vrachtvervoer per fiets samen. Wat toen niet aan de orde was, duurzaamheid, is nu misschien wel één van de meest overtuigende argumenten. Figuur 2 toont misschien wel het oudste fietssysteem ter wereld. In Mumbai (India) is sinds 1890 een pakjesbezorgingsdienst operationeel, die wordt geroemd omwille van de efficiënte en stipte distributie van de dozen. Elke dag worden meer dan 175 000 tot 200 000 lunchboxen verplaatst door een geschatte 4 500 tot 5 000 dabbawalas, de koeriers. In 2002 meldde Forbes magazine zelfs dat de betrouwbaarheid van de dienst volgens de six-sigma norm<sup>1</sup> was. (Thakker, 2005; The Guardian, 2002; Saritha, 2007)

Figuur 1 : For quick, economic delivery – The Bicycle



Bron : David Robinson, Cycle Trades of America delivery work, 1920

Figuur 2 : Dabbawalas in Mumbai



Bron : Saritha, 2007

Data rond het gebruik van fietskoeriers bestaat amper. In België wordt er bijgehouden welk aandeel de fiets opneemt in het woon-werkverkeer. Daar dit geen fietskoeriers zijn, kunnen deze gegevens slechts indicatief gebruikt worden voor het Belgische fietsgebruik. Vergeleken met bijvoorbeeld Nederland,

<sup>1</sup> Six Sigma is een wereldwijd bewezen en toegepaste verbetermethodiek. Het staat voor het zó inrichten van processen dat je alleen die dingen doet die de klant werkelijk wil en dat in één keer goed. Deze aanpak leidt tot het tegelijkertijd reduceren van kosten, het verhogen van de klanttevredenheid én het verkorten van de doorlooptijd. (SixSigma.nl; 2011)

heeft België een kleiner aandeel fietsgebruik. De auto neemt nog steeds 68% van de woon-werkverplaatsingen op zich (FOD Mobiliteit, 2010). Zelfs tot 30% van de ritten van minder dan 3 km worden per wagen afgelegd. Toch is het aandeel fietsgebruik toegenomen van 6,2 % in 2001 tot 8,2% in 2008, maar ten koste van openbaar vervoer en wandelen en minder ten koste van autogebruik. In vergelijking met Nederland kent België een ander mobiliteitspatroon. Daar neemt de fiets een aandeel van 25% in het woon-werkverkeer. In steden loopt dit zelfs op tot gemiddeld 27%. Zo kan gezien worden dat Vlaanderen, wereldwijd bekend voor het succesvol organiseren van wielervedstrijden, niet uitblinkt in het dagelijks gebruik van de fiets. Blijkbaar wordt deze modus niet als volwaardig alternatief gezien voor het autogebruik. Deze cijfers geven misschien een eerste indicatie dat bedrijfsleiders de fiets minder snel aanzien als volwaardig alternatief voor het gebruik van bestelwagens (Pohl, 2010; Centraal bureau voor de statistiek, 2008; Verhetsel, Thomas, Van Hecke & Beelen, 2007; p.39; Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, 2010, p. 9). Deze cijfers betreffende het woon-werkverkeer kunnen uiteraard niet gebruikt worden voor het onderzoek naar fietskoeriers. Deze dienen vertaald te worden naar de marktaandelen voor fietskoerierdiensten, al lijkt dit zeer moeilijk.

Een aantal actuele buitenlandse voorbeelden werden gevonden, waar fietsgerelateerde voertuigen gebruikt worden voor stedelijk vrachtvervoer. Zo werd in Londen een testproject uitgewerkt met een beleving naast elektrische voertuigen ook cargofietsen. De focus lag minder op economische resultaten. Belangrijker is dat de totale afgelegde afstand en de CO<sub>2</sub>-emissies met 20% resp. 55% daalden. Na de testperiode besliste Office Depot, de private projectpartner, om het project ook in praktijk te implementeren (Leonardi, *et al.*, 2011). Een tweede voorbeeld is te vinden in Parijs. Het bedrijf La Petit Reine werkt al jaren met elektrische driewielers. Zestig 'Cargo cycles' worden ingezet in verschillende Franse steden. Met een jaarvolume van in totaal één miljoen pakketten wordt t.o.v. bestelwagenvervoer 599 393 tonkm uitgespaard, wat resulteert in een besparing van 203 ton CO<sub>2</sub>. (La Petit Reine, 2011)

Er werd één studie gevonden die specifiek keek naar fietskoeriers. Ook dit is Nederlands onderzoek. Volgens Fietsdiensten.nl legt een Nederlandse fietskoerier jaarlijks gemiddeld tussen de 10 tot 12 000 kilometer af. Deze worden voor 90% afgelegd in druk bevolkte stedelijke gebieden. Het beperkt aantal Belgische persartikels over dit onderwerp geven dezelfde grootordes aan. De goederen verzonden per fietskoerier zijn vooral pakketjes en documenten, maar lunches e.d. nemen in belang toe. Het gewicht per pakket ligt in Nederland op gemiddeld 20 tot 30 kg. Tot slot vergeleek de studie de energiebehoefte van een fiets t.o.v. een bestelwagen. In het jaar 2000 hebben alle Nederlandse bestelwagens samen 17 000 miljoen liter brandstof verbruikt. In totaal werden er 20 miljard kilometers afgelegd. Fietsdiensten.nl bestudeerde de mogelijke emissiebesparingen door het implementeren van een fietskoerierlogistiek.



Tabel 1 vat de resultaten samen. (Hoen et al., 2006; Fietsdiensten.nl, 2009).

**Tabel 1 : Mogelijke emissiebesparingen door het implementeren van een fietskoerierlogistiek**

	<b>Brandstof besparing in liter</b>	<b>CO<sub>2</sub> reductie (ton)</b>
<b>Actueel Nijmegen</b>	3 100	7,8
<b>Nijmegen Optimaal*</b>	85 000	213
<b>Nederland Optimaal*</b>	8 500 000	21 000

\* Berekend met een 10% modaal aandeel.

Bron : Fietsdiensten.nl, 2009

Indien er een 10% Nederlands marktaandeel mogelijk zou zijn voor de fietskoeriers zou dat, volgens de aangehaalde studie, een vermindering van 1 miljoen bestelwagen kilometers betekenen. Met een gemiddeld verbruik komt dit op een besparing van 85 000 liter brandstof per jaar. Aangezien minder brandstofverbruik tot minder CO<sub>2</sub>-uitstoot leidt zou dit een besparing van 21 000 ton betekenen. In deze studie is een liter benzine geschat op 2,4 kg CO<sub>2</sub>, een liter diesel op 2,6 kg en LPG op 1,6 kg (Senternovem, 2007). Met de assumpties meegerekend zou, voor Nederland, een toename van 10 000 jobs mogelijk zijn (Fietsdiensten.nl, 2009).

## **4 DE VLAAMSE EN BRUSSELSE MARKT VOOR FIETSKOERIERS**

In dit deel wordt de verzamelde informatie gebundeld en bediscussieerd. Kunnen er specifieke karakteristieken ontdekt worden? Op welke schaal werken de fietskoeriers? Is er een integratie van de diensten van internationaal georganiseerde logistieke bedrijven en de fietskoeriers? Hoe kan de samenwerking actief verbeterd worden? De volgende paragrafen gaan dieper in op de empirische resultaten. Zoals eerder aangehaald zijn de bedrijven actief in middelgrote en grote steden, echter vooral in Vlaanderen en Brussel.

### **4.1 Methodologie**

Na de bespreking van het concept fietskoeriers worden de spelers die actief zijn in België kaart gebracht. De spelers zijn in de regio Vlaanderen en vooral in Brussel te vinden. De bedrijven die de fietsdiensten aanbieden werken meestal onafhankelijk van andere logistieke spelers. Enkelen werken in loondienst

van of hebben een nauwe band met logistieke groepen. Om inzicht te verwerven in de verschillende producten van deze koeriers werd een vragenlijst opgestuurd. Nadien werd een ronde tafel gesprek gehouden, dat werd gestructureerd door de antwoorden op de vragenlijst. Hieruit werden verschillende logistieke concepten gedestilleerd. De sterktes en zwaktes werden tevens in kaart gebracht. Het laatste onderdeel gaat dieper in op de empirische resultaten.

## 4.2 Werkgelegenheid

Een eerste conclusie wat betreft de werkgelegenheid is dat deze zeer gering is. Het aanbod zowel in aantal bedrijven als in aantal fietsers is beperkt. Op het moment van het onderzoek waren er 14 fietskoerierdiensten actief, waarvan verschillende eenpersoonsfirma's. Drie werken in nauwe relatie met een logistieke dienstverlener. Twee maken deel uit van een non-profit organisatie, en de andere zijn kleine (*start-up*) bedrijven. De vraag stelt zich of de markt voor deze diensten een te beperkte werkgelegenheid genereert, of zijn er andere oorzaken?

Hoewel de werkgelegenheid gering is, geven de fietskoeriers aan gemakkelijk koeriers te kunnen aanwerven. Dit is zeker geen probleem dat belet om zich verder te ontwikkelen. Het grote probleem om werknemers aan het werk te houden zijn de sterk schommelende volumes. De zware wetgeving en arbeidskost in België werd ook aangehaald als mogelijke belemmering om flexibel koeriers in te zetten. Om de kosten te kunnen dragen, moet er een voldoende stabiel volume zijn. Dan kunnen de bedrijven winstgevend werken. De koeriers hebben een fysiek zware job, maar dat werd niet aangehaald als een belemmering om personeel te vinden. Indien een collega stopt, zal er snel iemand anders de taak overnemen.

**Tabel 1 : Actieve fietskoeriers, bediende regio en nuttige details**

Naam	Regio	Nuttige details
ASX Ibeco	Antwerpen	Een groter logistiek bedrijf dat ook voor binnenstedelijke zendingen fietskoeriers en scooterkoeriers inzet.
Brussels Bike Courier	Brussel	Een koerierdienst in Brussel die enkel met fietsers werkt
Corpco Urban Bike	Brussel	Deel van een groter bedrijf (Corpco - Euro-Sprinters).
De fietskoerier *	Antwerpen	Is al meer dan 10 jaar actief en heeft een samenwerking lopen met Pedal BXL voor intra stedelijk vervoer Antwerpen <> Brussel.
De fietspost *	Aalst	Werd recent opgestart.

Dioxyde de gambettes	Brussel	Werd recent opgestart.
Ecopostale**	Brussel	Werd recent opgestart. Vierde in juni 2011 het eerste jaar van activiteiten.
Flits	Gent	Bestaat sinds 1999 in Gent. Naast Fietskoerier ook actief met een fietstaxi en fietsverhuur.
Max Mobiel */**	Gent	Fietskoeriers die worden ingezet als deel van een groter social tewerkstellingsproject.
New customer services (NCS) *	Brussel	Logistieke speller die een fietskoerier in dienst heeft
Pedal BXL */**	Brussel	Actief voor ongeveer een jaar. Heeft connecties met Pedal Barcelona/San Sebastian en werkt samen met De fietskoerier.
Stadskoerier	Gent	In 2009 opgestart in Gent, geen verdere informatie gevonden.
Veloxpress	Hasselt	Werd recent opgestart.
Vit-tes *	Leuven	Kan internationale zendingen verzorgen.
*	Antwerpen	Actief in Antwerpen, maar Belgische diensten zijn ook mogelijk.

\* Deze bedrijven waren aanwezig op het ronde tafel gesprek

\*\* Met deze bedrijven werd een tevens een individueel gesprek ingepland



Een nieuwe organisatie in het landschap is Ecopostale. Deze start-up bestaat sinds 2010, en kent een explosieve groei. Het unieke kenmerk van Ecopostale is de inzet van “Cyclocargo’s”, een lichtgewicht driewieler met afsluitbaar vrachtcompartiment. Ondanks de grotere afmetingen kunnen ze nog net op de fietspaden circuleren. De vervoerde volumes zijn duidelijk groter dan bij de andere fietskoeriers. Ecopostale is nu actief in drie Brusselse postcodes in het centrum, en haalt een volume van 200 stops per dag. Hiervan is twee derde gerelateerd aan een intensieve samenwerking met TNT. Een derde is eigen volume, waarvan 15% internationale zendingen zijn. Het bedrijf bouwde ondertussen een vloot aan *cyclocargo’s* op en denkt ook aan het inzetten van elektrische bestelwagens. Er werd in juni 2011 een gesprek georganiseerd met de oprichter van Ecopostale. De resultaten van dit gesprek worden verder opgenomen in het document.

### 4.3 Organisatie

Tijdens de ronde tafel werd het snel duidelijk dat de bedrijven nog voldoende ruimte hebben om te professionaliseren. Dit blijkt heel moeilijk te lopen, aangezien professionalisering mogelijk is met voldoende volumes. De volumes zullen maar komen indien er geprofessionaliseerd is. Aangezien vele bedrijven een grote eenmanszaak zijn lijken de mogelijkheden om te investeren beperkt. Deze vaststelling blijkt ook uit de antwoorden op de vragenlijst.

Tijdens de ronde tafel gaven sommige deelnemers aan dat het ultieme doel is om deel uit te maken van de organisatie van een grote logistieke speler, meer specifiek een integrator (bv. TNT, DHL,...). Ze zien dit als een volwaardige *business case*. Anderen geven aan dat ze liever onafhankelijk blijven en bekijken de activiteiten meer door een idealistische bril. Hier lijkt een eerste splitsing te bestaan in de markt.

In het verleden werden er al contacten gelegd tussen sommige fietskoeriers en logistieke spelers. Deze eindigden meestal zonder een concreet project. Grote bedrijven lijken niet geïnteresseerd in een samenwerking met deze zeer kleine bedrijfjes. De fietskoeriers langs de andere kant willen voldoende betaald worden voor de diensten. Bij het ontbreken van voldoende volume, zal de kost van transport per fiets hoog blijven, en haken de logistieke bedrijven af. In het verleden waren de tarieven waarover gesproken werd onder hun kostenniveau. Daarom werken vele fietskoeriers nog altijd onafhankelijk van grotere bedrijven. Een doorgedreven kostensimulatie is verder in dit document terug te vinden. Ecopostale is de enige uitschieter op dit vlak. Recent werd ook een partnerschap aangegaan met TNT Express. In het Brusselse worden opdrachten uitgevoerd door Ecopostale in onderaanneming van TNT. Twee derde van hun totaal vervoerde volume is gelinkt aan TNT. Hier lijkt een tweede tweedeling van de markt te bestaan, tussen diegene die samenwerken met een grotere logistieke speler en de anderen. (De fietskoerier, 2010; Vi-tes, 2010; Asx - Ibeco, 2010; Ecopostale, 2011a; Hietbrink, 2011)

De fietskoerierbedrijven organiseren de taken van op de fiets. Alle contacten met de klanten gaan per telefoon van daar. Het actief zoeken naar nieuwe klanten gebeurt van op de fiets of via *flyers*. Het administratieve gedeelte van de bedrijfsvoering heeft plaats in de avonduren. De meeste bedrijven zijn klein. Sommigen geven desalniettemin aan van te willen investeren in oplossingen om de taken efficiënter te organiseren. Eén van de voornaamste prioritaire investeringen, naast uiteraard rollend materiaal, zijn een *track and trace*-systeem en *routing* software. Meer details zijn terug te vinden onder sectie 2.5. Wat betreft het 'rollend materieel', dus specifiek fietsen, geven een aantal bedrijven aan te willen investeren in cargofietsen. Sommige lichtgewicht fietsen kunnen tot 250 kg of 1 m<sup>3</sup> aan, zonder het verlies van de voordelen die een fiets heeft in druk stadsverkeer. Deze kunnen meer volume en

gewicht aan. Voorbeelden zijn te zien in figuur 3. Pedal BXL investeerde in Bullitt bakfietsen. (Pohl, 2010; Van Dee, 2010; Cyclocargo, 2011; Bullitt, 2011)

**Figuur 3 : Gebruikte fietsen voor fietskoeriersdiensten : Cyclocargo – Bullitt cargofiets – Klassieke fiets**



Bron : Cyclocargo, 2011; Bullitt, 2011; Pedal BXL, 2011

#### **4.4 Integratie in het logistieke netwerk**

De individuele bedrijven zijn zeer beperkt opgenomen in het wereldwijde logistieke netwerk. De meeste fietskoeriers opereren op een kleine schaal met een zeer lokale focus. De meeste ophalingen (pick up) en afleveringen (deliveries) beperken zich tot één stad. Eén bedrijf gaf aan ook internationale zendingen te kunnen aanbieden, maar heeft toch 89 % van het volume op stadsniveau. Deze zendt ook 10 % met nationale bestemming en de internationale zendingen maken ongeveer 1% uit.



Het is dus duidelijk dat, behalve Ecopostale, fietskoeriers zelden deel uit maken van het wereldwijd georganiseerde logistiek gebeuren. De linken met express vervoerders zoals o.a. DHL, FedEx, TNT en anderen zijn beperkt. Ecopostale werkt als echte subcontractor, de anderen geven pakketjes door en rekenen de gehanteerde tarieven door aan hun klanten. Het bewustzijn bij potentiële klanten met betrekking tot het aanbod van fietskoerierdiensten is ook zeer beperkt.

#### **4.5 Aangeboden producten**

Aangezien alle fietskoeriers in België op een lokaal niveau werken, bieden ze vooral diensten aan die hier op toegespitst zijn. Het logistiek netwerk waar de koeriers in actief zijn kan onderverdeeld worden in nationale en internationale zendingen. Met nationale zendingen wordt bedoeld dat ze een ophaal- en afleveradres binnen België hebben. Internationale zendingen hebben een grensoverschrijdend karakter. Het nationale niveau heeft specifieke lokale markten. Er kan een regionale of stedelijke focus zijn. Meestal zijn de activiteiten beperkt tot binnenstedelijk vervoer (zie eerder sectie 2).

Verder kunnen er duidelijk twee markten onderscheiden worden, op basis van het totale volume en de tijdsdruk: de *express*-endingen en de *round-trips*. Dit onderscheid wordt nog eens visueel gemaakt in tabel 2. De *express*-zendingen kennen een grote tijdsdruk en een rit wordt haast volledig voor één klant uitgevoerd. Meestal gaat het over beperkte volumes per rit, bijvoorbeeld één pakket of envelop. De *round trip* is een route met meer volume en verschillende adressen die voor één enkele verzender of verschillende klanten kan uitgevoerd worden. De betalingsbereidheid in deze markten verschilt sterk. De *round trip*-markt verwacht goedkopere tarieven dan de *express*-zendingen. De betalingsbereidheid is volledig terug te brengen tot de tijdsdruk die een zending kent. Het is aan de koerier om deze twee markten efficiënt te combineren. Dit kan aanzien worden als een vierde opdeling in de markt.

**Tabel 2: Express zendingen versus round trips**

A-B zendingen	Rondes
Express – On call – Klein volume per rit - Duurder	Vaste routes – Volumes – <i>First-en last mile</i>
	

Bron : Eigen samenstelling

Op basis van de vragenlijst, ronde tafel en websites van de koeriers werd tabel 3 opgesteld. In deze tabel worden de specifieke karakteristieken weergegeven waarop prijsverschillen gebaseerd worden. Fietskoeriers differentiëren hun tarieven zo goed als allemaal op de drie typische karakteristieken: snelheid, gewicht en afstand. Aangezien de meeste zendingen express-zendingen zijn, worden de prijzen voor *round trips* niet standaard in de tarieven opgenomen. Zo geven sommige bedrijven aan dat het ophalen en afleveren van poststukken mogelijk is. Meestal is afstand uitgedrukt op basis van geografische zones die op stadsniveau gesitueerd worden. Gelimiteerde pakketafmetingen worden op de websites vermeld. Het gewicht wordt minder beperkt aangezien de fietskoeriers sneller aanbotsen tegen het maximale volume dan tegen het maximale gewicht.

Tabel 3 : Dienstenstructuur en criteria tariefdifferentiatie Belgische fietskoeriers

Fietskoerier	criteria tariefdifferentiatie		
	Snelheid	Afstand	Gewicht
<b>Vi-tes fietskoerier (Leuven)</b>	X	x	Nee
	Gewicht : Maximum 20 kg Zones : Binnen Leuven of buiten Leuven Tijd : Binnen 24h, 90 of 45 minuten		
<b>De Fietskoerier (Antwerpen)</b>	X	x	Nee
	Zones: 3 Tijd: Binnen 1 of binnen 3 uur Gewicht : Maximum 25 kg per fiets, de rest gaat per bestelwagen Nationaal transport : Vaste prijs per km Door een samenwerking met Pedal BXL is een 24u of <i>same day</i> -oplossing Antwerpen <> Brussel mogelijk		
<b>De fietspost (Aalst)</b>	X	x	Nee
	Zones : 3 Tijd : Aflevering vóór 17u, binnen 3u of binnen 1u30 Maximum gewicht 25 kg Een dagelijkse rit Gent – Brussel staat gepland		
<b>Max Mobiel (Gent)</b>	X	X	Nee
	Zones : 4 Tijd: 24u, <i>same day</i> , of binnen 180 minuten Wacht tarief : 0,5 EUR per minuut, vanaf 5 minuten wachttijd Geen gewichtsbepanking, maar een maximaal volume van 77 x 50 x 34 cm		
<b>New Custom Service (Brussel)</b>	X	x	x
	Gewicht : Maximum 2 kg Zones: Beperkt tot Brusselse postcodes : 1000 - 1210 - 1030 - 1040 - 1050 – 1060		
<b>Pedal BXL (Brussels)</b>	x	x	Nee
	Zones : 5 Tijd: <i>Same day</i> , binnen 3u, 1u of 30 minuten De klassieke fiets laat enkel beperkte afmetingen toe De Bullitt cargo fiets : maximum 250 kg		
<b>Flits Fietskoerier (Gent)</b>	x	x	x

	Zones : 3 Kleine toeslag als een cargofiets noodzakelijk is Kleine cargofiets : Maximaal 100 kg Grote cargofiets : Maximaal 250 kg		
<b>Vlamkoeriers (Antwerpen)</b>	x	x	x
	Zones : 4 Tijd : <i>Same day</i> , binnen 2u, <i>as soon as possible</i> Nationale zendingen per bestelwagen zijn mogelijk aan prijs per km.		
<b>Dioxyde de gambettes (GO2) (Brussel)</b>	x	x	X
	3 afstandscategorieën 6 gewichtscategorieën (maximum 60 kg) 2.5 EUR toeslag voor een same day service		
<b>Ecopostale (Brussels)</b>	x	x	X
	Ecopostale haalt zendingen op en levert ze aan de grote integrators. Door het grotere volume krijgen ze kortingen op tarieven. Voor de TNT-stromen worden de tarieven in onderhandeling vastgelegd.		
<b>Velopress (Hasselt)</b>	x	x	Nee
	Zones : 4 Tijd : 4 categorieën: binnen 90, 120, 240 minuten Postophaling is ook mogelijk.		

Bron : Eigen samenstelling

## 4.6 Innovatie

Op de ronde tafel gaven de fietskoeriers aan dat ze het gebruik van *handhelds*, *track and trace*, en *routing*-hulpmiddelen nuttig vinden. Nu worden vele contacten per telefoon gemaakt, wat niet altijd efficiënt of foutloos verloopt. Zeker wanneer volumes zouden groeien, zal de foutenkans ook toenemen. Sommigen gaven aan interesse te vertonen voor elektrische scooters, anderen bekritiseerden deze overweging. Een scooter zou niet veel bijdragen aan de positieve punten die fietskoeriers nu hebben (flexibiliteit, snelheid in de stad en het groene karakter). Het gebruik van batterijen zou de ecologische voordelen wegnemen.

Wat vermeld werd, is dat de ecologische voordelen die fietskoeriers met zich meedragen onvoldoende uitgespeeld en gestimuleerd worden. Personen die een minder vervuilende wagen aankopen krijgen allerhande (fiscale) voordelen toegestopt, terwijl fietskoeriers die emissiearm transporteren, geen geldelijke ondersteuning krijgen. Er werd voorgesteld dat de fietskoeriers en andere duurzame



transportmogelijkheden ondersteund zouden worden via een imagocampagne en eventueel groen kenmerk/logo.

Ecopostale bijvoorbeeld gebruikt deze ecologische voordelen in contacten met klanten. De regelmatige klanten kunnen op de website nakijken hoeveel emissies er vermeden werden, door het gebruik van de Ecopostale-diensten. Er werd bewust gekozen, in samenspraak met partner CO<sub>2</sub> logic, om de emissies weer te geven zonder een compensatiemechanisme aan te bieden aan de klanten. Men investeerde in een uitgebreid IT-platform inclusief PDA's voor de fietsers. Zo verloopt alle communicatie digitaal en gaat de kans op fouten naar beneden. De dispatching kan via navigatie ook zien waar de fietsers zich bevinden, om zo een dringende *pick up* efficiënt door te geven aan de fietser die het meest dichtbij is. Verder werken ze voor de TNT-zendingen ook met de TNT-*handhelds*. Kleine zelfstandige bestelwagenauffeurs van TNT gebruiken deze technologie ook. (Ecopostale, 2011b)

## 4.7 Marktpotentieel

Eén conclusie die kan gemaakt worden na het empirisch onderzoek is dat de Belgische markt zeer klein is. Er bestaat geen federatie of groepering die de totale omzet van de fietskoeriers kan inschatten. Daarom gaan we uit van een vereenvoudigde berekening van de huidige markt. Met een gemiddelde omzet voor de actieve bedrijven die ongeveer 14 FTE tewerkstellen en 15-20 pakketjes per dag bezorgen komt dit op een totale omzet van 550 000 EUR per jaar. De berekening gaat uit van een verzendkost van 10 EUR en 225 werkdagen per jaar.

Misschien dienen er toevoegingen te gebeuren voor de rondes, maar omdat dit niet tot de kernactiviteiten behoort, zal de ruwe berekening niet veel aangepast dienen te worden. Als deze berekening vergeleken wordt met de totale omzet die de koeriersmarkt in België realiseert blijkt nog eens de beperkte markt. Op Belgische schaal zijn 4 200 bedrijven actief, met een totale omzet van ongeveer 1 miljard EUR. (Belfirst, 2010)

Volgens de fietskoeriers zelf is het beperkte omzetcijfer te wijten aan de beperkte bekendheid van hun product. Ze voelen aan dat er een groter marktpotentieel bestaat, aangezien ze een efficiëntie kunnen bieden die vele kleine koeriers in stedelijk gebied niet kunnen aanbieden. Volgens de koeriers zouden een heel aantal bedrijven kunnen overtuigd worden om de fietskoeriers te gebruiken. Logistieke spelers anderzijds zouden een deel van de *last mile*-volumes kunnen versturen via de fietskoerier. Groei is mogelijk, en het kan helpen om de stedelijke logistieke operaties duurzamer maken.

## 5 HOE KUNNEN FIETSKOERIERS GEÏNTEGREERD WORDEN IN HET LOGISTIEKE NETWERK ?

Na het identificeren van de huidige marktstructuur wordt de link gemaakt naar de logistieke netwerken. Is een integratie van de fietskoerierdiensten in de logistieke keten mogelijk? Interessante inzichten werden verworven via het ronde tafel gesprek. Een groei in volume aan een realistische verzendkost kan een stap betekenen naar een geprofessionaliseerde fietskoeriersmarkt. Extra volumes verhogen de inkomsten van de kleine fietskoeriers, en dit minder dan de operationele kosten. Dit kan gezien worden in een kostensimulatie in sectie 4.

Waarom zouden fietskoeriers geïntegreerd dienen te worden in het logistieke netwerk? Ten eerste leveren fietskoeriers een product dat snel en duurzaam logistieke stromen in de stad kan verplaatsen. In historische stedelijke centra, kenmerkend voor Vlaanderen, neemt wegcongestie toe. Volgens Vrind (2009) en het Vlaams indicatorenboek duurzaam goederenvervoer (2010), krijgen Belgische wegen sterk af te rekenen met congestie. De congestie op Vlaams grondgebied, die zich voornamelijk vertaalt in verliesuren, blijft schommelen in de periode 2001-2007. Zo werden er in 2007 in Vlaanderen bijna 664 000 verliesuren geregistreerd of 4,6% van het totaal aantal gereden uren. Het Vlaams Verkeerscentrum schat de economische verliezen op 250 miljoen EUR ( 9 tot 10 miljoen verliesuren). In Brussel wordt 9.6% van de tijd op de weg verloren. In Antwerpen wordt dit geschat op 4,5 %, in contrast met gemiddeld 1,1 % voor Vlaanderen. De cijfers situeren zich niet op stadsniveau, maar geven een indicatie. (Pohl, 2010; De Morgen, 2008; Vrind, 2009; Vlaams indicatorenboek duurzaam goederenvervoer, 2010)

De puur stedelijke congestie kan op een andere manier geëvalueerd worden. De navigatieleverancier TomTom maakte in 2010 een lijst op van de meest filegevoelige Europese steden. Brussel stond daar op plaats één. Andere Belgische steden werden niet opgenomen, zodat een vergelijking maken dus niet mogelijk is. Volgens het onderzoek worden autorijders op de hoofdwegen dagelijks geconfronteerd met vertragingen van meer dan 37,7%. Daarmee staat Brussel net boven de Poolse steden Warschau en Wroclaw. De klassering is gebaseerd op de snelheid waarmee auto's op het wegennet van een stad kunnen rijden – gemeten aan de hand van de anonieme snelheidsgegevens die TomTom dagelijks verzamelt via bestuurders die TomTom-apparaten gebruiken. Overal waar autorijders 70% of minder van de toegestane snelheid rijden, wordt het verkeer gedefinieerd als fileverkeer. (TomTom, 2010)

Het kan gezegd worden dat de fietskoeriers aan voordeel winnen bij toenemende congestie op de weg. Steden ondersteunen onbewust door zich meer en meer af te sluiten voor de auto. Fietsers krijgen een plaats op de rijbaan.

Een tweede reden om fietskoeriers als alternatief te overwegen is dat ze minder conflicten in de beperkte stedelijke ruimte veroorzaken. Een aantal nuances zijn belangrijk om mee te geven. De stad kan gezien worden als een natuurlijke plaats van conflicten. Een beperkte oppervlakte dient gedeeld te worden onder verschillende partijen, met conflicterende verwachtingen. Stedelijke logistiek is een activiteit die in dit stedelijk weefsel plaats vindt. Inwoners hebben andere verwachtingen dan pendelaars. Ook handelaars en transporteurs hebben onderling afwijkende gevoeligheden. De beleidsmakers dienen een gezonde balans proberen te houden tussen alle partijen. Stedelijke logistiek wordt door Peignard (2007) beïnvloed door verschillende variabelen, waar duurzame, functionele, economische, urbane en sociale parameters het meest in het oog springen. Stedelijke centra dienen zich meer dan ooit aan te passen aan alle verwachtingen om levendige centra te behouden of creëren. Nieuwe commerciële organisaties moeten een plaats vinden, negatieve effecten dienen aangepakt te worden. (Peignard, 2007)

Aansluitend aan de conflicterende verwachtingen is *de* aantrekkelijkheid van stadscentra een belangrijk beleidsthema geworden. Dit is een derde reden om fietskoeriers te gebruiken. Steden worden jaarlijks gerangschikt door verschillende organisaties. De belangrijkste rangschikking gebeurt door de Mercer Quality of Living Survey en de Economist's World's Most Liveable Cities. Brussel is de enige Belgische stad die opgenomen wordt. In 2010 eindigde Wenen als eerste. Zurich als tweede, voor Geneve. Brussel eindigde in de rangschikking op een 15<sup>de</sup> plaats. De rangschikkingen hebben ook verschillende lijsten voor onderliggende parameters. Op de *Eco-City ranking*, die o.a. beschikbaarheid en kwaliteit van water, afvalophaling, riolering, luchtvervuiling en congestie op de weg meeneemt scoort Brussel veel slechter met een 41e plaats. Actie lijkt dus nodig. (Mercer, 2010)

Fietskoeriers kunnen een deel van de stadsbevoorrading op zich nemen, met positieve effecten op duurzaamheid, congestie en de aantrekkelijkheid van stadscentra. Want in elk geval dienen ook leefbare aantrekkelijke, steden bevoorrad te worden met goederen. Er zijn verschillende strategieën en beleidskeuzes mogelijk om stedelijk logistiek te optimaliseren. De grootste inspanning dient uiteraard binnen de logistieke sector zelf te gebeuren.

Ondersteunend of sturend beleid kan helpen om dit te versnellen. Steden kunnen bijvoorbeeld bundelingsconcepten ondersteunen. Anderen overheden investeren in stedelijke distributiecentra. Deze centra dienen om "*full truck loads*" te bundelen aan de stadsrand. Zo kunnen volle vrachtwagens gevormd worden en kan het aantal voertuigbewegingen in de stad beperkt worden.

## 6 ONDERSTEUNING DOOR BELEIDSMATREGELEN

Er worden verschillende beleidsmaatregelen ontwikkeld om stedelijke vrachtbewegingen en hun negatieve effecten aan te pakken. Een doel van vele steden en gemeenten is het terugdringen van voertuigbewegingen door het kader waarin de bedrijven werken, aan te passen. De Europese Commissie zette onlangs het doel nog strikter: tegen 2050 wordt vooropgesteld dat voertuigen op fossiele brandstoffen geen plaats meer zullen hebben in stedelijke omgevingen (Europese Commissie, 2011). De doelstellingen hebben invloed op passagiers en vracht, al is er veelal een focus op vrachtvervoer. Hierdoor kunnen fietskoeriers een plaats op de markt veroveren of uitbreiden, aangezien ze veelal ontsnappen aan de beleidsbeperkingen. Verschillende publicaties behandelen de lokale beleidsinvloed op vrachtvervoer. Een zeer interessante is Dablanc (2009), die aangeeft dat lokale overheden veel invloed uitoefenen, zonder de juiste resultaten van acties te kennen. Velen weten niet hoe correct beleid te voeren en implementeren soms de foute maatregelen, of de juiste, maar met jaren vertraging.

In het kort wordt hier opgesomd hoe de lokale beleidsinvloed in praktijk impact heeft.

- Beleidsmaatregelen hebben veelal invloed op het maximum gewicht van voertuigen. Zo worden straten of zones beperkt toegankelijk voor vrachtwagens. Minder slijtage aan de wegen is een positief gevolg, negatief effect is dat deze maatregelen dikwijls toenemende voertuigbewegingen veroorzaken. Gewichtsbeperkingen worden ook gecombineerd met tijdsbeperkingen. Zo worden venstertijden ingevoerd voor drukke winkelstraten zodat de stroom aan vrachtwagens niet samen valt met de piek in voetgangersbewegingen. Uit Nederlandse voorbeelden kan wel geleerd worden dat het excessief invoeren van venstertijden de logistieke organisatie sterk bemoeilijkt, voertuigbewegingen doet toenemen en de efficiëntie doet dalen. Buitenlandse voorbeelden tonen aan dat de uitzonderingen op de limiteringen beperkt dienen te zijn, en dat een nationaal of regionaal kader aangewezen is.
- Er worden ook beperkingen ingevoerd op voertuigen die bepaalde duurzaamheidscriteria niet halen. Voertuigen worden geband uit straten, zones of soms hele steden. Meestal wordt er gerefereerd naar Euro-normen. Vaak worden uitzonderingen gegeven aan hybride, elektrische of met gas aangedreven voertuigen. Fietskoeriers worden niet aangedreven door brandstof en worden weinig beïnvloed door deze maatregelen. Hun concurrentievermogen wordt zelfs nog versterkt als de beperkingen strenger worden.

- De laatste, zeer ingrijpende, manier om vrachtvervoer te beïnvloeden is het gebruik van prijsmaatregelen. Zo kan de invoer van een kilometerheffing of stedelijk tolheffing significante invloed uitoefenen.

In de volgende paragrafen wordt gekeken hoe fietskoeriers een rol kunnen spelen in verschillende logistieke concepten of beleidskeuzes. Drie concepten worden gedetailleerd besproken.

## 6.1 Fietskoeriers die binnenstedelijk vervoer doen

De fietskoeriers kunnen een verscheidenheid aan producten transporteren, zolang ze maar licht zijn, een beperkt volume en relatief hoge waarde per volume kennen. Het bestaan van een tijdsdruk is een bijkomstige randvoorwaarde. Verschillende zaken worden binnen de stadsgrenzen vervoerd, van lunches en bloemen tot juridische documenten en reclamemateriaal. Veelal speelt het imago van een jonge sportieve koerier mee. De snelheid en de relatieve duurzaamheid geven een extraatje aan de logistieke zending. Er werd bij de introductie van de fax gezegd dat fietskoeriers geen nut meer hadden. Bij de opkomst van email werd hetzelfde beweerd. Maar toch lijkt er telkens weer een specifieke markt te blijven bestaan. Al zijn de puur binnenstedelijke stromen vooral nichemarkten (Pohl, 2010). Na het ronde tafelgesprek kon er geconcludeerd worden dat de fietskoeriers vooral de express A naar B-ritten afwerken in een stedelijke zone. In onderstaande paragraaf wordt dieper ingegaan op het bestaande marktpotentieel voor deze dienst. (Pohl, 2010; Ecopostale, 2011a)

Er kan een duidelijk onderscheid worden gemaakt in de verschillende *last mile*-markten voor kleine en lichte zendingen. Dit wordt weergegeven in figuur 4. Het laagste, en meest brede deel van de piramide, is de *mass market*. Dit is de markt waar brieven en kleine pakketjes worden bezorgd door bedrijven die veelal een nationaal monopolie hadden: de postbode. De volumes zijn zeer groot, wederkerend, laag wat betreft prioriteit en ze hebben een lage betalingsbereidheid. De tussenmarkt is deze van iets grotere pakketjes en documenten die een zekere tijdsdruk kennen. Een beveiligde omgeving met *track and trace*-opties wordt door de klant verwacht. Door de snellere aflevering en grotere betrouwbaarheid is de betalingsbereidheid iets groter. De *high-end market* heeft standaard een hogere tijdsdruk, toegenomen verwachtingen wat betreft betrouwbaarheid en veiligheid en kent een zeer grote betalingsbereidheid. De huidige fietskoeriers spelen vooral in het hogere segment, met technieken van de *mass* en *medium market*. Verder bieden ze wel de snelheid, maar minder het netwerk en de beveiligde omgeving aan dan de internationaal georganiseerde integrators. Toch lijkt een link tussen deze bedrijven en de lokaal georganiseerde diensten mogelijk. Ecopostale is het eerste bedrijf dat zelfverzekerd deze weg inslaat. (Gevaers, Hassler, 2011; Ecopostale, 2011b)

**Figuur 4 : High end , medium en mass market**



Bron : Gevaers, Hassler; 2011

Deze drie markten uitend zich in twee fietskoeriersdiensten, weergegeven in tabel 3. De A naar B diensten sluiten aan bij de high-end market, waar snelheid boven prijs gaan. De diensten met vaste rondes kennen hogere volumes en minder tijdsdruk.

De huidige fietskoeriers, uitgezonderd Ecopostale, spelen in de high-end market met tarieven en werkmethodes van de *mass* tot *medium market*.

Binnen de stad kan er nog geoptimaliseerd worden. Toenemende volumes zijn mogelijk en zouden de winstgevendheid verhogen. Met toenemende stedelijke volumes zal een professionalisering nodig en mogelijk zijn. Een stedelijk 'hub and spoke-netwerk' zou eventueel mogelijk of wenselijk zijn. Zo kunnen verschillende koeriers ingeschakeld worden, elk in een specifiek deelgebied. Een kleine opslaglocatie is dan nodig. Dit punt kan gebruikt worden om zendingen uit te wisselen. Nu heeft deze activiteit plaats op zeer kleine schaal. Fietskoeriers in Brussel werken samen. Ze telefoneren elkaar, spreken op een straathoek af en wisselen uit. Bij een groter volume zullen instrumenten als elektronisch factureren, track en trace en routing systemen belangrijker worden. (Pohl, 2010)

Er kan een groei verwacht worden in deze markt. Maar de volumes zullen op korte en middellange termijn de bovengenoemde methodes niet toelaten. Daarom ligt de focus meer op de mogelijkheden, besproken in 6.2 Consolidatiecentra en 6.3 Future concepts en innovaties.

De marktgroei zal stap voor stap moeten gecreëerd worden. Een focus op bepaalde stromen lijkt aangewezen. Deze zijn volgens de huidige koeriers te vinden in: de administratieve documenten, de

reclamesector, de medische sector, het afleveren van lunches en bloemen en vooral de deelname aan de *last mile* van integrators. Deze lijst werd op de ronde tafel besproken en bediscussieerd. De huidige fietskoeriers, uitgezonderd Ecopostale, spelen in de *high-end market* met tarieven en werkmethodes van de *mass* tot *medium market*.

- Administratieve documenten: De beloftevolle markt voor de A-B-ritten. Deze bestaat vooral uit documenten in pakket of enveloppe-vorm. Ze worden gekenmerkt door een hoge tijdsdruk en betalingsbereidheid. Een sterke concurrentie van de postdiensten en een vergaande digitalisering zijn de grootste bedreiging.
- Reclamesector: Een belangrijke sector in grotere steden is het transport van reclamegerelateerde stromen. De bedrijven blijken de fietskoeriers te zien als een volwaardig alternatief voor koeriers die daarenboven een duurzame meerwaarde bieden. Ook de hele cultuur die fietskoeriers vertegenwoordigen vindt linken met de reclamesector. (Pohl, 2010)
- Medische sector: Dokters, apothekers en fietskoeriers kunnen samen werken om medische dienstverlening te verbeteren. Ouderen kunnen een koerier inschakelen die hun doktersvoorschriften ophaalt, apothekers bezoekt en de bestelling terug aflevert. Deze bestellingen passen binnen de criteria voor fietskoerierdiensten: kleine pakketjes met hoge waarde en grote tijdsdruk. Aangezien de bevolking vergrijst, is dit een groeimarkt. Doch kunnen deze diensten van waarde zijn voor mensen die beperkte mogelijkheden hebben om tijdens de openingsuren van apothekers langs te gaan. Ze kunnen er voor kiezen om op de werkplaats bestellingen te ontvangen. Ook voorschriftvrije geneesmiddelen worden meer en meer online verkocht en thuis geleverd.

Een nadeel aan deze optie is dat er dan afgestapt dient te worden van de focus op B2B, en dat ook B2C-stromen georganiseerd moeten worden. B2C vraagt een andere aanpak. Zo zijn '*not at home deliveries*' een toenemend probleem en kan betaling aan de deur problemen opleveren. Ofwel dient de koerier een betaalterminal bij zich te hebben, wat extra investeringen en organisatie vergt. Anderzijds kan de koerier cash afrekenen, wat een veiligheidsrisico betekent. (Ecopostale, 2011b)

- Lunches: Een groeiende sector in stedelijke gebieden is deze van broodjeszaken. Zo lanceerde de *start-up* Lunchbutler.be een logistiek platform om de broodjesbelevering van kantoren beter te organiseren. Een platform werd ontwikkeld waar fietskoeriers en broodjeszaken elkaar vinden. Bestellingen worden duurzaam, snel en aan een aanvaardbare kost afgehandeld door de fietskoerier. Vele broodjeszaken bezaten zelf een bestelwagen en haastten zich net voor de middag van punt A naar B. Deze stress alsook de kost daalt met de fietskoeriers, en de uitbaters hebben meer tijd vrij om zich met de zaak zelf bezig te houden. (Homminga, Devloo, 2010)

Figuur 5 : Homepage Lunchbutler



Bron : Lunchbutler.be, 2011

Een verstrengeling van voedings- en niet-voedings-logistieke stromen is niet zo eenvoudig. Er is een strenge controle op het intact houden van de koude- of de warme ketting, en voeding mag niet met zomaar samen worden vervoerd met andere pakketten. De pakketten van klanten hebben een onbekende inhoud. Het risico op contaminatie via chemische inhoud kan niet genomen worden. Doch bestaan er oplossingen voor via afzonderlijke fietsen, compartimenten of afgesloten bakken. Extra onderzoek en investeringen lijken nodig.

- Bloemen: Een laatste markt die perfect past met de fietskoerierdiensten is de aflevering van bloemen. Nu worden bloemen afgeleverd door middel van een kleine bestelwagen. Het gaat hier over een ervaringseconomie, en het feit dat een fietskoerier een bloemetje aflevert geeft de verassing een meerwaarde. Verder kunnen ze dezelfde diensten aanbieden aan een competitieve prijs, en zijn ze duurzamer.

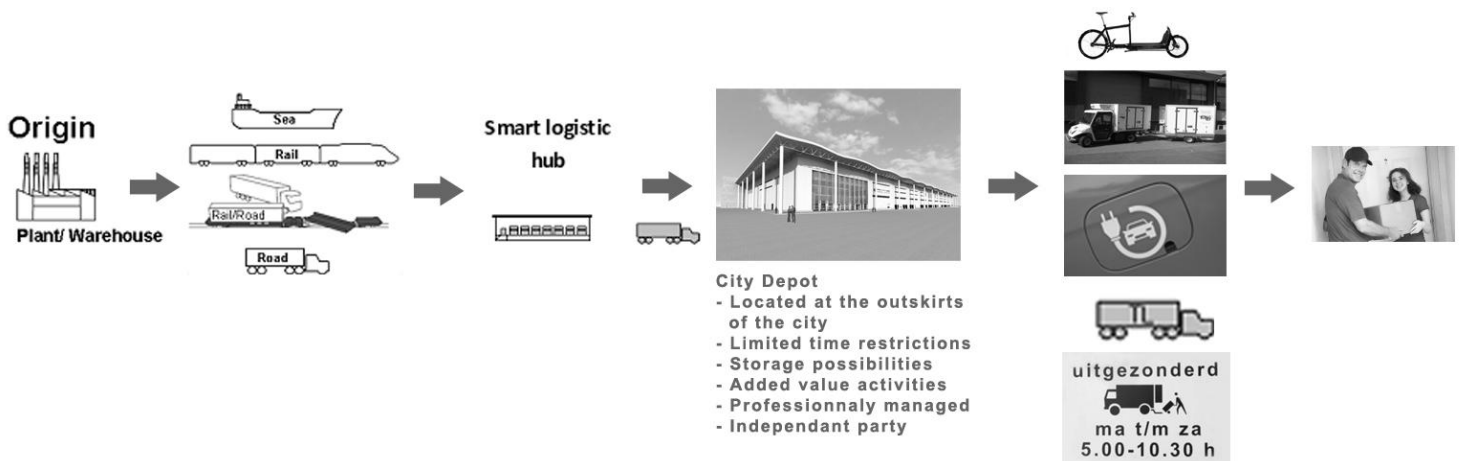


## 6.2 Stedelijke Consolidatiecentra

Een populaire maatregel in het beter stroomlijnen van stedelijke logistieke stromen is het investeren in een stedelijk consolidatiecentrum. Steden, private partijen of beiden investeren in een logistiek project aan de stadsrand, waar goederen gebundeld, opgeslagen en aangepast worden. De stedelijke consolidatiecentra proberen niet-volle vrachtwagens te combineren tot volle ritten. De lange afstandsvoertuigen hoeven zo niet in de stad te zijn. Meestal wordt dit concept gekoppeld met het inzetten van milieuvriendelijke voertuigen op deze *first* en *last mile*-ritten. De investering en operaties hebben uiteraard een kostprijs. Steden en andere overheden zorgen veelal voor een opstartsubsidie. De centra dienen op middellange termijn zelfbedruipend te worden door de toegevoegde waarde-activiteiten die aangeboden worden. Binnenstadsservice.nl is een veel geciteerd voorbeeld. Dit samenwerkingsverband is actief in Nederland en heeft in verschillende jaren tijd verschillende centra in verschillende steden opgestart. De handelaars in de stad verleggen hun afleveraders naar dit centrum. (Binnenstadsservice.nl, 2010) Aangezien er een aparte onderzoekstroom is ontstaan naar deze concepten wordt er in dit document niet dieper op in gegaan. Wat betreft dit thema is Brown *et al.*, 2005 een relevante referentie, alsook verder werk van het Steunpunt Goederenstromen zelf.

Wat hier wel belangrijk is, is de plaats die fietskoeriers in dit stedelijk bundelingsconcept kunnen opnemen. Dit wordt weergegeven in figuur 6. De goederen die klein en licht zijn en onder tijdsdruk staankunnen per fiets van het consolidatiepunt naar de eindbestemming gebracht worden. Ze doen zeker geen afbreuk aan het duurzame karakter dat regelmatig door de vele *last mile*-oplossingen in consolidatieprojecten naar voren wordt geschoven. Naast hun lagere investeringskost, zeker in vergelijking met elektrische vrachtwagens, bieden ze een aantal voordelen. Ze zijn duurzaam, snel en leveren tewerkstelling op. Dit zijn allemaal elementen die een stadsbestuur belangrijk zal achten.

**Figuur 6: De logistieke ketting met een consolidatiecentrum en een fietskoerier**



Bron: Gebaseerd op Deketele, L., Coelho, P., Grosso, M., Lynce, A-R., 2008

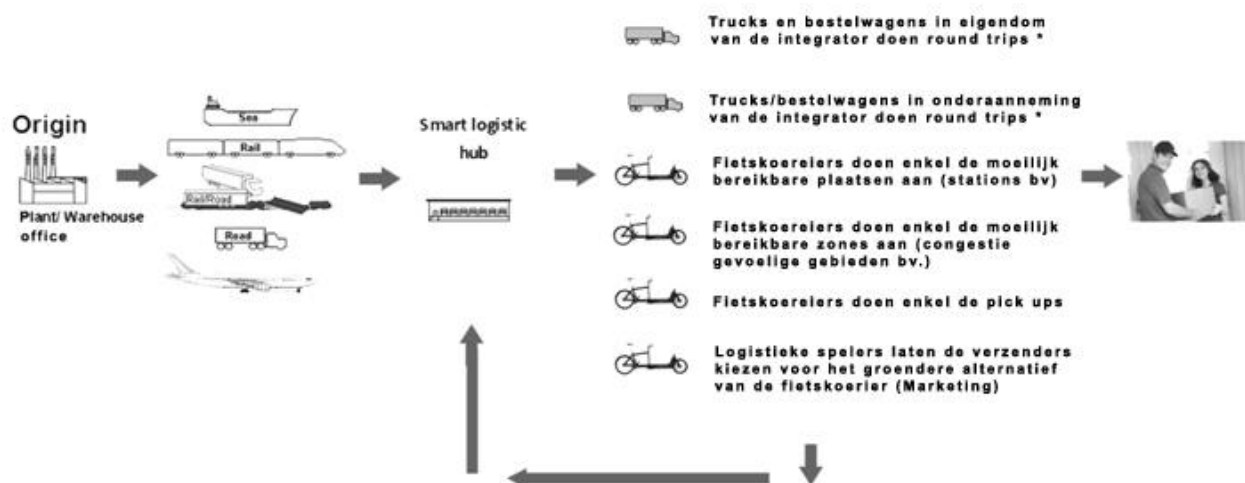
Indien een lokale overheid in een consolidatieproject stapt, kan dit idee mee ondersteund worden aangezien het perfect aansluit bij het einddoel: meer leefbare steden door minder voertuigbewegingen, geluidsoverlast en andere emissies via bundeling van goederenstromen. Naast een pure investeringsbeslissing zijn ook andere beleidsmaatregelen mogelijk. De steden kunnen ondersteunen door bijvoorbeeld uitzonderingen op de geldende venstertijden toe te staan voor de fietskoeriers. Aangezien ze minder plaats op de weg innemen, vormen ze minder risico dan bestelwagens en kunnen dus zonder veel problemen in voetgangerszones rijden. Dit is een voordeel voor zowel de handelaars, stad als fietskoeriers (Hendriks *et al.*, 2010). Toch blijven er bedenkingen bij de extra overslagkosten en de opstartfinanciering. Academisch onderzoek wijst uit dat een rendabele bedrijfseconomische case moeilijk te organiseren is. (Asx-Ibeco, 2011)

### 6.3 Future concepts en innovaties

Zoals reeds gezegd dient een toekomstige markt van express A naar B-transport in eenzelfde stad stap voor stap te worden gecreëerd. Een focus op bepaalde stromen lijkt aangewezen. De huidige fietskoeriers, uitgezonderd Ecopostale, spelen in de *high-end* markt met tarieven en werkmethodes van de *mass* tot *medium* markt.

Nieuwe samenwerkingsverbanden met logistieke spelers, vooral integrators, kunnen ontwikkeld worden op verschillende manieren zoals weergegeven in figuur 7. Een conceptueel overzicht wordt hieronder besproken. Elke strategie kan verantwoordelijk zijn voor een deel, of een totaal volume. We gaan er van uit dat de logistieke spelers hun volumes voor deze niches willen uitbesteden aan fietskoeriers.

**Figuur 7 : De logistieke integratiemogelijkheden van een fietskoerier en een integrator**



Bron : Eigen samenstelling \* Huidige organisatie

- Alleen moeilijke plaatsen worden uitbesteed. Dit kan een eerste stap zijn om de integratie van fietskoeriers in het logistiek netwerk te bevorderen. Plaatsen in een stad die specifieke problemen veroorzaken kunnen uitbesteed worden aan fietskoeriers. Hierbij kan gedacht worden aan stationslocaties, straten zonder parkeermogelijkheden en pleinen. Deze plaatsen zijn zeker bereikbaar per fiets, en niet per wagen. Besparingen kunnen gevonden worden in minder brandstofconsumptie, het verlagen van de tijd per stop, gecombineerd met een kleinere kans op parkeerboetes.
- Een deel van het volume voor het stadscentrum kan via de fiets verlopen. Deze tweede stap kan genomen worden na een eerste beperkte testperiode. De fietskoerier kan een deel van de *pick up* en *deliveries* in zones of straten op zich nemen.
- Alleen de sterk tijdsgevoelige stromen worden overgedragen. Aangezien de fiets sneller is dan de bestelwagen kan er overwogen worden om de stromen onder grote tijdsdruk uit te besteden. Omdat deze een grotere betalingsbereidheid hebben is er een kleiner concurrentieel aspect. Dit is een valabele piste aangezien de piekperiode op de weg en de beperkte tijdsvensters voor deze stromen samen vallen. Nadien kunnen de fietskoeriers zich verder op A naar B-transport richten.
- Een allerlaatste optie is de fietskoerier als groene marketing. Verzenders en/of ontvangers kunnen gevoelig zijn voor duurzame aspecten en betalen soms zelfs meer voor eenzelfde service die duurzamer is dan de conventionele organisatie. Vele bedrijven bieden een compensatiesysteem aan, waarbij de klanten via een toeslag emissies gaan compenseren. Een beperkt aantal bedrijven zorgt echter voor een echte emissie arme manier van transport. Hier kan de fietskoerier dus perfect een rol opnemen.

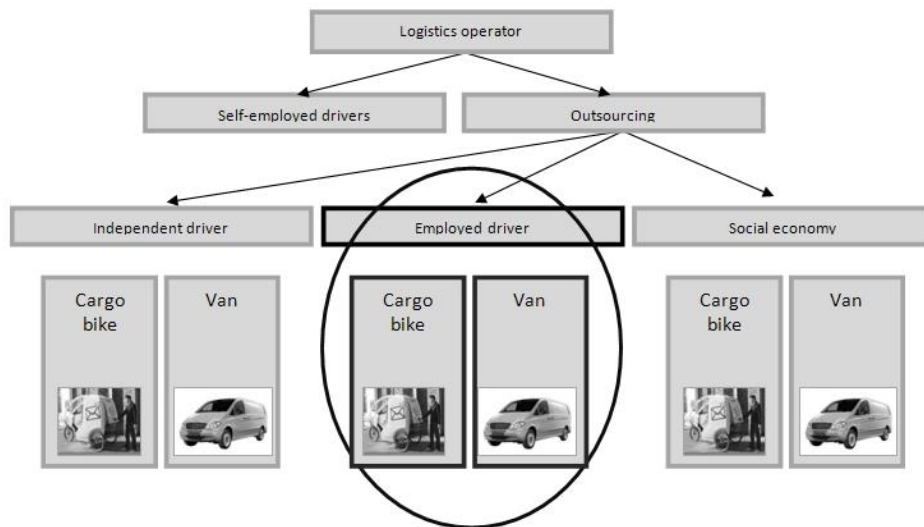
## 7 ECONOMISCHE ANALYSE

Om een echte eindconclusie te maken over de marktkansen van fietskoeriers dient een economische analyse te gebeuren. Via de kostensimulatie van een fiets versus bestelwagen in een operationele context worden de eerste stappen gezet in dit onderzoeksveld. Duurzaamheid is een belangrijk thema, maar economisch dient de inzet van deze vervoersoplossing ook positief te zijn.

Er werd gewerkt met een concept waarin zowel de fiets- als bestelwagen-aanpak vergeleken wordt. De rit van beide voertuigen start vanaf een depot. Een logistieke speler besteedt volumes uit aan deze beide ondernemingen, en ze leveren dezelfde service (digitale afhandeling van *track and trace*, factureren

edm.) en werken beiden binnen het Belgische fiscaal kader. Dit wordt nog eens weergegeven in figuur 8. Uit gesprekken met verschillende logistieke ondernemers kan geconcludeerd worden dat dit een realistische aanpak is. Vele grote ondernemingen besteden de *first* en *last mile*-oplossingen uit aan kleine en middelgrote bedrijven.

**Figuur 8 : Denkkader van de simulatie**



Bron: Eigen onderzoek

In de simulatie werd er gewerkt met een andere toewijzing van volumes per voertuig. Er wordt verondersteld dat een koerier per fiets of bestelwagen respectievelijk gemiddeld 40 en 80 stops per dag kan uitvoeren. Voor het uitleveren van hetzelfde volume zijn dus meer fietsers dan bestelwagens nodig. Voor de fietsoplossing werd er gesimuleerd met een *cyclocarg*. Dit type voertuig is in internationale voorbeelden populair. (Cyclocargo, 2011; Ecopostale, 2011b)

**Figuur 9: Kostenparameters simulatie**



Loonkost  
 Rollend materieel  
 Brandstofconsumptie  
 Vaste kosten  
 Verzekering van personeelsleden  
 225 werkdagen per jaar  
 8 werkuren per dag  
 Verschillende maximale volumes voor de twee modi



Bron: Eigen samenstelling

Voor de bestelwagen werd er uit gegaan van een leasingformule, aangezien dit veel voorkomt in de praktijk, en de kostenberekening een extra realiteitswaarde geeft. De werknemers in beide voorbeelden werken onder hetzelfde paritair comité 140.03. De kostenvariabelen, in detail weergegeven in figuur 9 en tabel 3, werden samengevoegd en geven onderstaande kostencurve (Figuur 10). (Asx-lbeco, 2011; Ecopostale, 2011b, Hietbrinck, 2011)

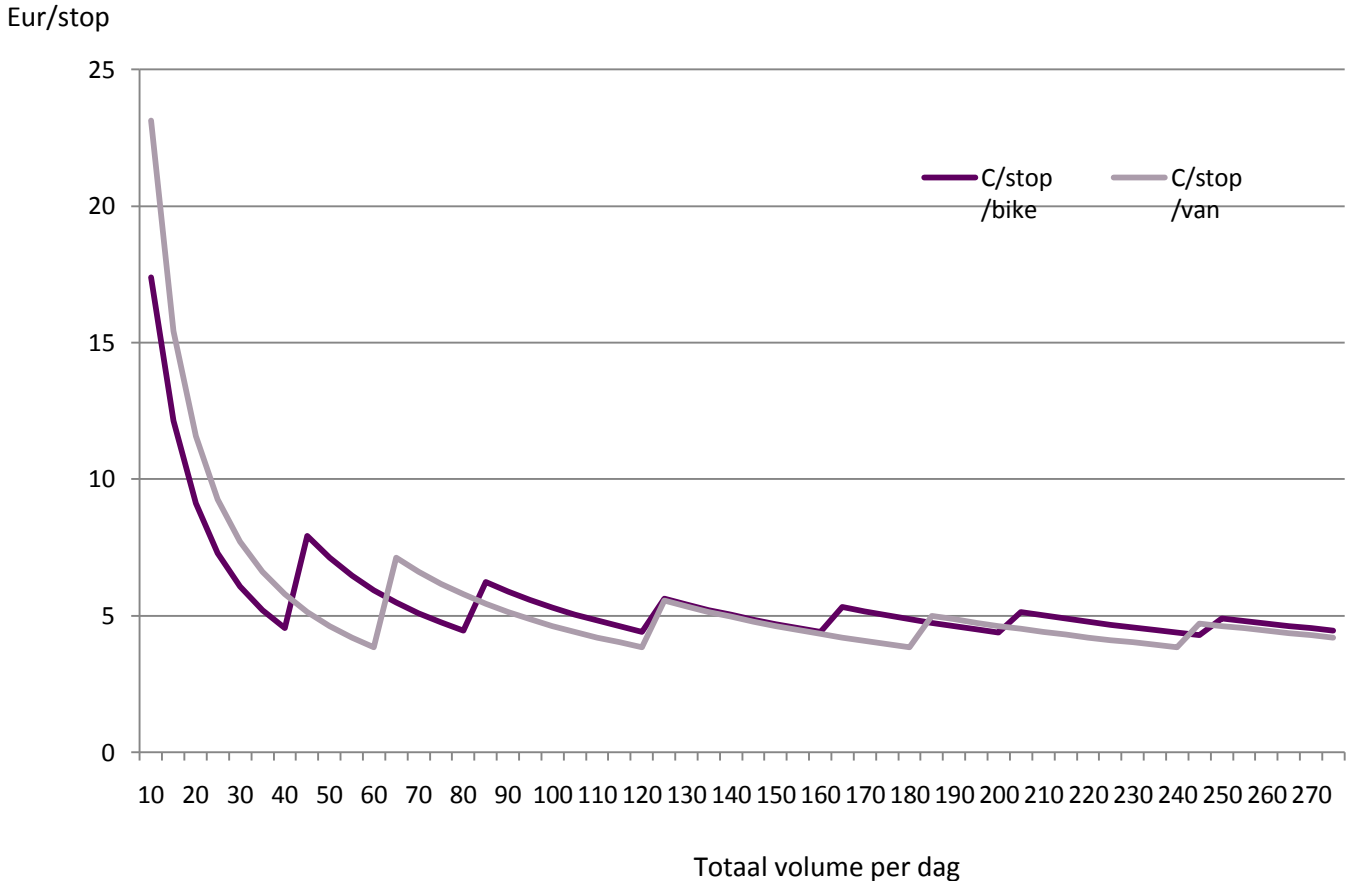
**Tabel 3 : Details kostensimulatie cyclocargo vs bestelwagen**

Kosten	EUR	Details	Kosten	EUR	Details
Fiets	249	Leasing/36 maand	Van	700	Leasing/maand
Jaarlijkse kost	250	Per jaar	Onderhoud	0	Inbegrepen in 700 eur
Brandstof	0		Jaarlijkse kost	500	Boetes en schade
Uurloon	20,72	/uur	Brandstof	10	Liter/100 km
Verzekering	1.25	Per persoon/uur	Diesel	1,3	/liter
			Uurloon	20,72	/uur
Werkdagen	225	Dagen/jaar	Verzekering	1	Per persoon/uur
	8	Uur per dag			
			Werkdagen	225	Dagen/jaar
				8	Uur per dag
			Bestelwagen doet	150	Km/dag

Bron: Eigen verwerking

Om een gegeven dagelijks volume per dag te kunnen afhandelen zijn er ongeveer twee fietskoeriers per bestelwagen nodig. Dit wil zeggen dat een extra loonkost dient meegerekend te worden. Langs de andere kant heeft de fietskoerier het voordeel van geen brandstofkosten in de berekening te hebben. Toenemende prijsdruk op fossiele brandstoffen en extra congestie op de weg hebben een negatieve invloed op deze parameter. Naar de toekomst toe wordt verwacht dat deze kostenfactor nog gaat winnen in belang.

Figuur 10 : Kost/stop-curve van een cargofiets versus een bestelwagen



Bron: Eigen berekeningen

Verskillende beleidskeuzes en toenemende congestie spelen in op verschillende kostenparameters, vooral voor de bestelwagen. Een emissie-gerelateerde belasting op wagens staat op de politieke agenda. Ook beprijzen op basis van gereden kilometers is een realistische optie. Ook een stedelijke tolheffing kan de bestelwagen aanzienlijk duurder maken. De kost per stop fluctueert sterk bij lage volumes.

De grafiek geeft aan dat de kost per stop voor de huidige kleine spelers met laag volume zeer hoog ligt. Beperkte volumes zijn dé oorzaak. Van zodra volumes toenemen, daalt de kost aanzienlijk. Meer dan de pure absolute cijfers in de grafiek is de trend belangrijker. Er lijkt voor de fietskoeriers, op basis van de simulatie, een realistische en operationele kost te bestaan. De resultaten werden besproken met verschillende stakeholders, en deze werden marktconform geacht.

Positieve punten voor de fietskoerier zijn ook dat de ze in de simulatie een vergelijkbare kost per stop vertegenwoordigen met een lagere emissie-uitstoot, toenemende tewerkstelling en betrouwbare snelle service onafhankelijk van congestieproblemen. De kosten zullen, buiten indexatie, zeer robuust blijven. In figuur 11 worden verschillende scenario's met een fluctuerende prijs van brandstof opgenomen.

De brandstofprijzen spelen in hun voordeel. In de toekomst zal een indexatie van de kosten (vooral lonen) voor zowel de fiets als bestelwagen een vergelijkbare kostenverhoging teweegbrengen. Waar de fietskoeriers dus op moeten spelen is het handhaven van het volume. De congestie en toenemende brandstofprijzen zullen automatisch de concurrentiepositie van het alternatief ondermijnen.

Er zijn ook negatieve punten voor de fietsoplossing. Deze simulatie gaat er van uit dat de fietsers eenzelfde service en betrouwbaarheid kunnen garanderen als de bestelwagens. Aangezien bestelwagens in een stedelijke omgeving vaak, als kleine zelfstandigen, werken in opdracht van een grote speler zijn ze vertrouwd met de verwachtingen van deze spelers. De fietskoeriers lijken de exacte verwachtingen nog niet te kennen en hebben een opleiding en opstartperiode nodig. Verder verwachten de logistieke spelers ook gelijkaardige service (gestandaardiseerde werkmethodes en kledij). Dit lijkt geen onoverkomelijke moeilijkheid.

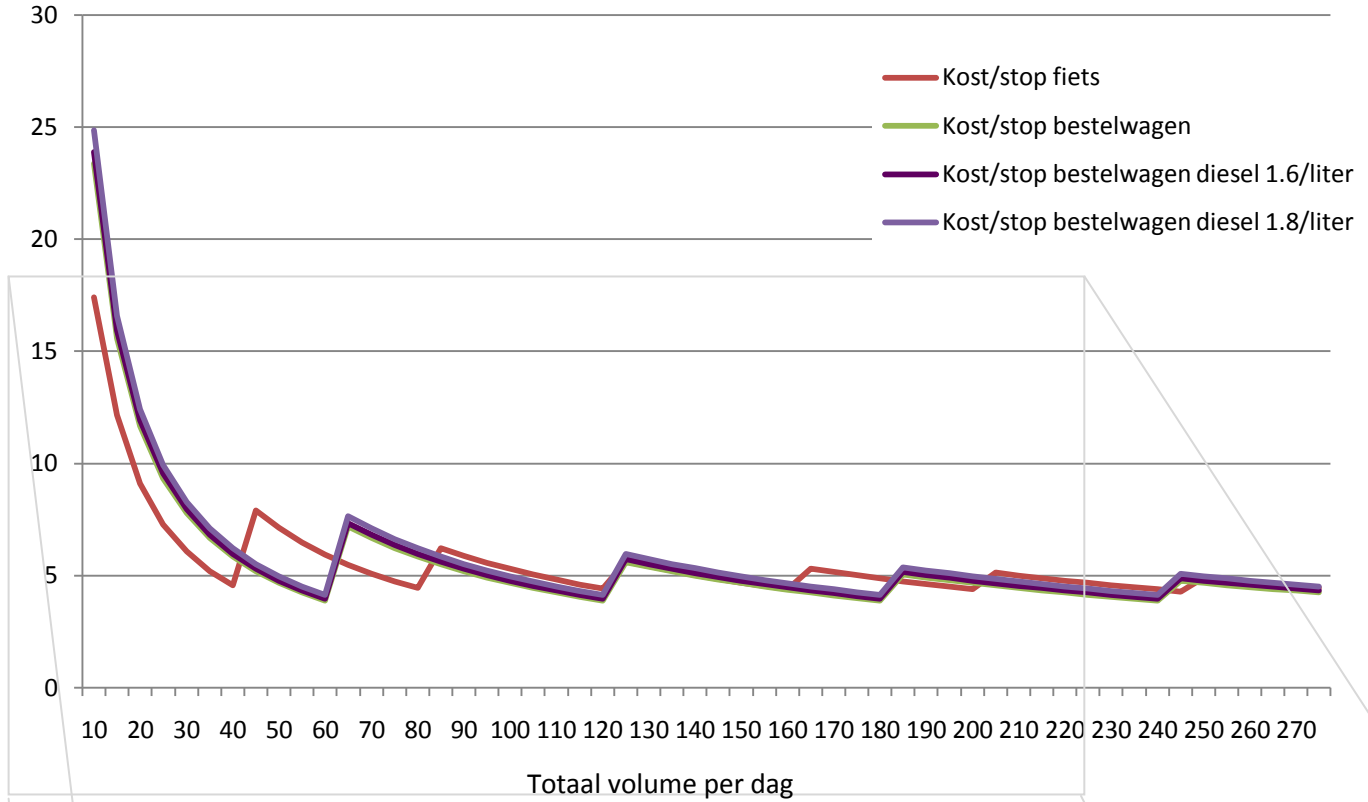
Vragen over de realiteitswaarde van de bestelwagenkost kunnen gesteld worden. Zo is de concurrentie, zoals geschetst in deze simulatie, niet altijd even realistisch. De praktijk wijst uit dat de logistieke sector veel werkt met constructies die op het randje van schijnzelfstandigheid staan. Sommige bestelwagenbestuurders werken uitsluitend voor één klant en werken veelal onder de realistische marktprijs. Ze investeren niet in nieuw voertuigen, nemen sommige kosten in hun bedrijfsvoering niet mee op (meewerkende echtgenote, internet en telefoon, enz..).

Een ander knelpunt blijft de depotlocatie. De fietskoeriers zijn beperkt in bereik en kunnen zelden de oude depotlocatie (ver buiten de stad) gebruiken. Een voor- en natransport naar een stedelijke locatie is dan nodig. Op deze locatie moet dan een overslag gebeuren. Deze elementen kunnen de *business case* negatief beïnvloeden. Dablanc (2007) argumenteerde al dat een logistieke operatie in een stadscentrum onhaalbaar wordt. Andere activiteiten, kantoren en residentiele projecten duwen de logistieke centra uit de stad. Deze beweging doet de locatiekost dalen. Toch nemen de voertuigbewegingen toe. De stad blijft dan een complex georganiseerde ruimte waar laad- en los activiteiten plaats vinden. Een innovatief kostenefficiënt initiatief m.b.t. de overslag in de stad lijkt nodig om het concept echt rendabel te maken.

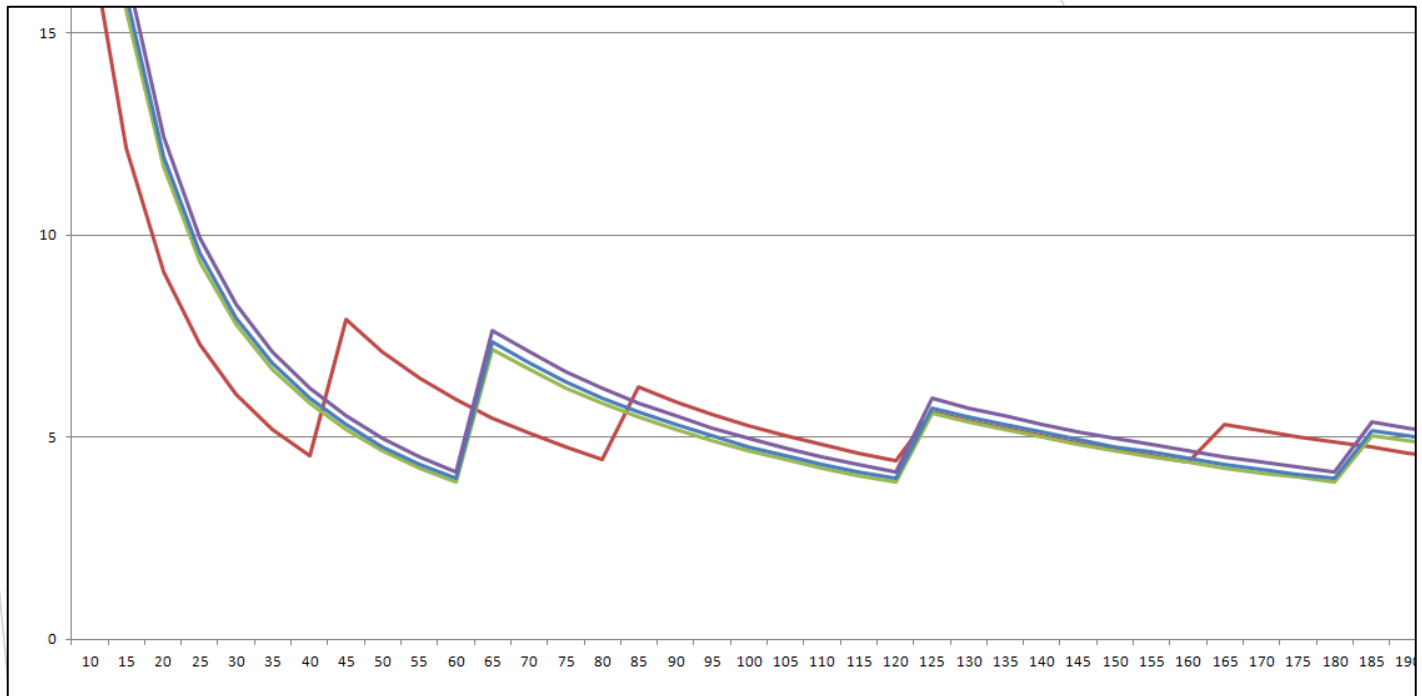
De echte emissiebesparing is moeilijk te berekenen, maar zal niet enorm zijn. De volumes die nu per fiets worden afgeleverd zijn te beperkt om een significante impact te hebben. Er kan van uit gegaan worden dat per ingeschakelde fiets een besparing in CO<sub>2</sub> van ongeveer 4 ton haalbaar moet zijn.

**Figuur 11 : Kostensimulatie aangepast aan een dieselprijs van 1.6 EUR en 1.8 EUR per liter**

Eur/stop



Detailzicht :



Bron : Eigen samenstelling



## 8 CONCLUSIE EN BELEIDSAANBEVELINGEN

Deze beleidsnota focuste vooral op de vraag of fietskoeriers een economisch rendabele plaats kunnen veroveren in het logistieke landschap. Er werd gekeken naar de huidige Belgische marktorganisatie. Hoe werkt de markt, hoeveel spelers zijn er actief en welke diensten leveren ze? Gedurende het onderzoek werden contacten gelegd met verschillende stakeholders. Er werd als laatste een kostensimulatie gemaakt.

Vele partijen zijn het er over eens dat deze bedrijven een goede, betrouwbare, snelle en concurrentiële dienstverlening kunnen leveren. De fietskoeriers zullen, door hun beperkt bereik, verwacht worden een lokale focus te behouden. Toch kunnen er twee markten geïdentificeerd worden. In de huidige en veelal kleinere markt voeren de koeriers ongeplande A naar B ritten uit binnen een stad. Ze zijn sneller dan een bestelwagen en veelal voorlopig op zeer kleine klanten en volumes. De door het gebruik van een De tweede, meer de grotere volumes op

Een groei in volume, aan een marktconforme prijs, kan de stap betekenen naar een grondige professionalisering van de sector

goedkoper. Hier werken ze schaal, met een beperkt aantal fietsers worden gekenmerkt gangbare fiets en een rugzak. interessante, markt is deze van routes. Bepaalde routes kunnen gereden worden door volumes van grote logistieke groepen binnen te halen. Door het grotere volume daalt de prijs per stop tot een marktcompetitief niveau. Hiervoor zijn investeringen in materiaal en organisatie nodig. Het afhandelen van deze stromen zal enkel mogelijk zijn als de koerier investeert in cargofietsen, bakfietsen of cyclocargo's. De fietser met de rugzak kan hier niet actief in zijn.

De voordelen zijn dat ze snel en emissie-loos de stad doorkruisen. De benodigde tijd om een dienst uit te voeren ligt vast, in tegenstelling tot bestelwagens die in congestie tijd verliezen. De marktorganisatie is versnipperd en weinig professioneel. Ze kunnen eenvoudig personeelsleden aanwerven. Werknemers houden is moeilijker door het fluctuerende volume. Bij groeiend volume hebben ze een positieve impact op de samenleving. In tegenstelling tot bestelwagens zijn de emissies laag, en de voertuigbewegingen beperkt. Volgens een Nederlandse studie wordt een mogelijke brandstofbesparing geschat op 8 500 000 liter diesel of 21 000 ton CO<sub>2</sub> (Fietsdiensten.nl, 2009). Toenemend volume betekent geen toename in congestie. De extra volumes genereren zelfs meer werkgelegenheid dan bij groeiende volumes per bestelwagen. Het groene imago speelt zeker mee in het veroveren van marktaandeel. Naar de toekomst toe beschikken ze over een robuuste kostenstructuur, die in 2011 zelfs concurrentieel is. Congestie en toenemende brandstofkosten zullen de kostenfunctie van het alternatief ondergraven.

De nadelen zijn dat ze enkel een specifieke goederenstroom kunnen behandelen. Deze worden gekenmerkt door lichte, kleine pakketten en enveloppes die onder tijdsdruk staan. De betalingsbereidheid voor het vervoer ligt iets hoger dan gemiddeld. De koeriers hebben vaste klanten maar kennen moeilijkheden om te groeien. Groei kan gezien worden in de beide markten: A-B express zendingen en de routes (*first* en *last mile*). De conclusie is wel dat geleidelijke groei verwacht wordt in de A-B, maar dat het meeste potentieel in de grotere routes zit. Daar kan de fietskoerier het bestelwagenvervoer aanvallen.

Er is een bereidheid om te investeren. De dynamiek in de markt zorgt voor een snelle ommekeer. Sommigen denken enkel te willen werken in het A-B transport en blijven bij de fiets-rugzak combinatie. Anderen willen zich echt profileren als logistiekers en investeren in cargofietsen en *track and trace*-technologie, en digitaliseren de communicatie. Nu worden veel afspraken per telefoon gemaakt, wat geen professionele indruk maakt en de kans op fouten verhoogt.

Een grotere inzet van fietskoeriers zal de congestie niet oplossen en zal de emissies binnen een stad niet significant doen dalen. Het is dan ook duidelijk dat deze diensten kaderen in een groter verhaal. Drie conceptuele ideeën om ze te laten groeien werden opgenomen in de nota. Ook het de mogelijkheden binnen het beleidskader werd kort besproken. De negatieve punten en werkpunten voor de scenario's werden opgenomen.

Het is duidelijk dat deze diensten kaderen in een groter verhaal

De grote aanpassing zal dienen te gebeuren aan het raamwerk waarin alle logistieke operatoren binnen een stad opereren. Er wordt hier verwezen naar de invoering van verschillende beperkingen: milieuzones, gewichtsbepalingen, voetgangerszones, stedelijke tolmechanismen of kilometerheffing. De grafieken in de kostensimulatie tonen aan dat de kostenstructuur van een fietskoerier relatief robuust is. De congestie en toenemende brandstofkosten zijn twee parameters waar de concurrent, de bestelwagen, gevoelig aan is. Deze twee parameters worden verwacht te stijgen. De overheid voert verschillende beleidsmaatregelen in die hier om focussen. Ook het algemeen fietskader binnen steden kent een ander focus. Fietspaden worden aangelegd, fietsers krijgen een volwaardige plaats binnen de stad.

De beleidsinitiatieven die de fietskoeriers rechtstreeks kunnen ondersteunen zijn beperkt. Een aantal voorbeelden werd wel gegeven.

De diensten zouden kunnen ondersteund worden door het invoeren van een lagere BTW. Het duurzame karakter zou zo ondersteund kunnen worden, aangezien het ze iets competitiever maakt t.o.v. de bestelwagens. De koeriers werken vooral B2B, en zouden hier echter enkel voordeel uit halen als ze groeien in de B2C-markten.

Een groter bewustzijn bij potentiële klanten lijkt echt nodig. Nu is hun vervoersproduct zeer beperkt gekend. Bedrijven gebruiken de koeriers zelden als deel van een grotere strategie. Meestal is het de logistieke verantwoordelijke of baliebediende zelf, die beslist over de transporteur die het pakketje mag versturen. De positieve punten kunnen, bijvoorbeeld door een campagne, gecommuniceerd worden.

Andere initiatieven die door de overheid genomen worden vinden aansluiting bij de fietskoeriers. Zo kunnen steden en gemeenten die betrokken zijn bij logistieke initiatieven als *city depots* en bundelingsconcepten het gebruik van de koeriers overwegen. De kostensimulatie toont aan dat een realistische marktprijs een positieve *business case* genereert. Dan is er nog geen rekening gehouden met het positieve imago van vervoer per fiets, en andere positieve externe effecten.

De fietskoeriers voelen aan dat een soort overheidsondersteuning op zijn plaats zou zijn. Zeker aangezien bedrijven en particulieren nu fiscaal of rechtstreeks ondersteund in de aankoop van een 'groene wagen'. Auto's die minder emissies uitstoten worden rechtstreeks ondersteund. Voor diegene die een CO<sub>2</sub>-arm voertuig koopt, specifiek een fiets, lijken er geen ondersteuningsmechanismen te bestaan.

Een laatste punt dat veelal terugkwam is dat de overheidsdiensten, in ruime zin, het goede voorbeeld zouden kunnen geven. Overheden hebben grote documentenstromen binnen de stad, maar ook daarbuiten. Ze gebruiken nu koeriers, personeel per wagen of chauffeurs van ministers om deze documenten te vervoeren. Er is in praktijk een inefficiëntie, en duurzaamheid lijkt geen criterium.

Verder onderzoek naar de depotkost kan gebeuren, aangezien er wereldwijd gelijklopende concepten werden opgestart. Elektrische kleine voertuigen worden ingezet in bijvoorbeeld Parijs en Londen. Contacten met deze operatoren zijn ondertussen gemaakt. Eventueel kunnen parallellen getrokken worden met de Belgische en Vlaamse fietskoeriersmarkt.

## 9 BIBLIOGRAFIE

- Asx-ibeco, (2010), Website van het logistiek bedrijf Asx-ibeco, Online te raadplegen op: [www.asx-ibeco.be](http://www.asx-ibeco.be)
- Asx-ibeco, (2011), Gesprek op 6 april 2011 door Jochen Maes met Jean-Claude Van den Berghe, Directeur Asx-ibeco
- Belfirst, (2010), Databank voor Financiële informatie, Bureau van Dijk, Online te raadplegen op: <http://www.bvdep.com/en/bel-first.html>
- Binnenstadsservice.nl, (2010), Website van het stadsbundelingsconcept Binnenstadsservice, Online te raadplegen op <http://www.binnenstadsservice.nl>
- Browne, M., Sweet, M., Woodburn, A., Allen, J., (2005) *Urban freight consolidation centres: final report*. Project Report. Transport Studies Group, University of Westminster for the Department for Transport.
- Bullitt (2011), Website van de fietsenfabrikant Larry vs Harry - Bullitt, Online te raadplegen op : <http://www.larryvsharry.com>
- Centraal bureau voor de statistiek, (2008), Online te raadplegen op <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/verkeer-vervoer/publicaties/artikelen/archief/2008/2008-2539-wm.htm>
- Cyclocargo, (2011), Website producent Cyclocaro, Online te raadplegen op: <http://www.english.cyclopolitain-vehicules.com/three-wheeler-gallery>
- Dablanc, L., (2007), *Goods transport in European Cities : Difficult to organize, difficult to modernize* , Transportation research Part A 41 (2007), 280-285.
- David Robinson, (1920), *Cycle Trades of America delivery work*, 1920.
- De fietskoerier (2010), Website van 'De fietskoerier', Online te raadplegen op: [www.defietskoerier.be](http://www.defietskoerier.be)
- De Morgen, (2008), *9 miljoen uren Vlaamse file kosten 250 miljoen euro* , 31 Januari 2008, Online te raadplegen op: <http://www.demorgen.be/dm/nl/989/Home/article/detail/153851/2008/01/31/9-miljoen-uren-Vlaamse-file-kosten-250-miljoen-euro.dhtml>
- Deketele, L., Coelho, P., Grosso, M., Lynce, A-R., (2008), *Moving From 80% Road To 80% Non Road - Implementing Modal Shift In A Fast Moving Consumer Goods Supply Chain*, TransportNET project.
- D-Via klankbordgroep, (2010), Bijgewoond door Jochen Maes.
- Ecopostale, (2011a), Website van het bedrijf Ecopostale, Online te raadplegen op: <http://www.ecopostale.be>
- Ecopostale, (2011b), Interview op 14 juni 2011 door Jochen Maes met Nicolas Etienne (oprichter Ecopostale), Rue de Linthout, Brussel,
- European Commission, (2011), *White paper Road map to a single European Transport Area – towards a competitive and resource efficient transport system*, COM(2011), 144 final, Brussels.
- Federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer, (2010), *Diagnostiek woon-werkverkeer, Eindverslag*. Brussels, Online te raadplegen op: <http://www.mobiliteit.fgov.be/nl/indexReframed.htm?newURL=%2Fnl%2Fmobil%2Fmobaccn%2Fdiagnosn.htm>

- Fietsdiensten.nl, (2009), *Milieubeoordeling van het inzetten van fietskoeriers in plaats van bezorging per bestelbusjes, Milieubeoordeling van "Fietsdiensten.nl Nijmegen"*, Online te raadplegen op: <http://www.fietsdiensten.nl/artikel.php?nummer=6&TableName=menu07>
- FOD Mobiliteit, (2010), Diagnostiek van de verplaatsingen van de werknemers tussen hun woon- en werkplaats.
- Gevaers, R., Hassler, M., (2011), Gesprek Gevaers Roel met Marc Hasler, CEO DPD Belux
- Gevaers, R., Van de Voorde, E, Vanelslender, T., (2009) *Assessing characteristics of innovative concepts in last-mile logistics and urban distribution*, Conference proceedings of Metrans 2009, Long Beach, USA
- Gevaers, R., Vanelslender, T., (2010), *Overzicht en evolutie kansrijke procesinnovaties in logistiek voor de Vlaamse context*, Steunpunt Goederenstromen, Antwerp, depot number D/2010/11.528/1
- Hietbrinck, J-H., (2011), Interview door Jochen Maes en Roel Gevaers met TNT's Program Manager Operations Jan-Harmen Hietbrinck (TNT Express Benelux).
- Hendriks, B., Prudon, M., Willemen, P., (2010), *Interview door Jochen Maes en Thierry Vanelslender met Hendriks, B., Prudon, M., van binnenstadsservice.nl en Willemen., P. van binnenstadsservice.be*, 25 februari 2010, Brussel.
- Homminga, T., Devloo F., (2010), *Gesprek door Jochen Maes en Thierry Vanelslender met Tjerk Homminga en Frederick Devloo, Oprichters Lunchbutler.be*
- Hoën, A., Van den Brink, R.M.M. & Annema, J.A., (2006), *Verkeer en vervoer in de welvaart en leefomgeving, Achtergronddocument bij emissieprognoses verkeer en vervoer*, MNP: rapportnr. 500076002.
- La Petit Reine, (2011), Online te raadplegen op : <http://www.lapetitereine.com/fr/index.php>
- Leondardi, J., Allen, J., Brown, M., *Before and after assessment of a logistics trial with clean urban freight vehicles : A case study in London*, Gepresenteerd op de 7yh international conference on city logistics, 7-9 Juni 2011, Mallorca, Spanje
- Lunchbutler.be, (2011) Website van Lunchbutler, Online te raadplegen op : [www.lunchbutler.be](http://www.lunchbutler.be)
- Maes, J., Vanelslender, T., (2009), *The use of rail transport as part of the supply chain in an urban logistics context*, Conference proceedings van Metrans 2009, Long Beach, USA
- Mercer, (2010), *Quality of Living worldwide city rankings 2010, 26 May 2010*, Online te raadplegen op: [http://www.mercer.com/qualityoflivingpr#Ranking\\_Eco\\_Cities](http://www.mercer.com/qualityoflivingpr#Ranking_Eco_Cities)
- Pedal BXL, (2011), Website van de fietskoerier Pedal BXL, Online te raadplegen op : <http://www.pedalbxl.com/>
- Peignard, K., (2007), *Ça gaze entre Monoprix et la SNCF*, CCI Du Loiret, Online te raadplegen op: <http://logistique.loiret.cci.fr>
- Pohl, K-H., (2010), Interview met Karl-Heinz Pohl van Pedal BXL, 13 Augustus 2010, Graaf de Ferrarisgebouw, Brussel
- Saritha, R., (2007) *In India, Grandma Cooks, They Deliver*, The New York Times, Online te raadplegen op : <http://www.nytimes.com/2007/05/29/business/worldbusiness/29lunch.html?pagewanted=1;partner=rssuserland&ex=1338091200;ei=5090;en=aaad03f9a4145cc1;emc=rss>
- Senternovem (2007), Online te raadplegen op: <http://www.senternovem.nl/CO2-Goederenvervoer/FAQ/Index.asp>
- SixSigma.nl, (2011) *What is lean six sigma?*, Online te raadplegen op : <http://www.sixsigma.nl/wat-is-lean-six-sigma>

- Thakker, P., (2005) *Mumbai's amazing dabbawalas*, Redif news, Online te raadplegen op : <http://specials.rediff.com/money/2005/nov/11spec.htm>
- The Guardian, (2005) *A Bombay lunchbox*, Online te raadplegen op : <http://www.guardian.co.uk/world/2002/jun/24/worlddispatch.india>
- Tom Tom, (2010), Europese hoofdstad van de files: Brussel is de meest dichtgeslibde stad van Europa, 19 april 2010, Online te raadplegen op : <http://www.tomtom.com/news/category.php?ID=4&NID=962&Language=5>
- Van Dee, L., (2010), *Fietskoerierdienst doet goede zaken*, Brussels nieuws, 12 August 2010, Online te raadplegen op : <http://www.brusselnieuws.be/artikels/stadsleven/fietskoerierdienst-doen-goede-zaken>
- Verhetsel, A., Thomas, I., Van Hecke, E., & Beelen, M., (2007), *Pendel in België/ Deel 1: de woon en werkverplaatsingen*. Brussels , FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie.
- Vi-tes (2010), Website of the courier company Vi-tes, Online te raadplegen op : [www.vi-tes.be](http://www.vi-tes.be)
- Vlaams Indicatorenboek Duurzaam Goederenvervoer (2010), Steunpunt Goederenstromen
- Vrind, (2009), *Vlaamse Regionale Indicatoren*, Online te raadplegen op : <http://www4.vlaanderen.be/dar/svr/Pages/2009-07-01-vrind2009.aspx>

**Steunpunt Goederenstromen**

Prinsstraat 13 B-2000  
Antwerpen

Tel.: -32-3-265 41 50  
Fax: -32-3-265 43 95

[steunpunt.goederenstromen@ua.ac.be](mailto:steunpunt.goederenstromen@ua.ac.be)

[www.steunpuntgoederenstromen.be](http://www.steunpuntgoederenstromen.be)