

**Mededeling van de Raad van het BIPT
van 30 juli 2026
aangaande de duurzaamheidsindicatoren voor 2024
voor pakketbezorgdiensten in België**

INHOUDSOPGAVE

1. Samenvatting	3
2. Retroacta	4
3. Juridische basis	6
4. Controle van duurzaamheidsindicatoren	8
5. Duurzaamheidsindicatoren voor 2024	9
5.1. CO ₂ -equivalent voor de gehele keten	9
5.1.1. <i>Theoretisch kader</i>	9
5.1.2. <i>Resultaten</i>	10
5.2. CO ₂ -equivalent voor de distributie	13
5.2.1. <i>Theoretisch kader</i>	13
5.2.2. <i>Resultaten</i>	13
5.2.3. <i>Vergelijking met de eerste indicator</i>	16
5.3. Voertuigkilometers per pakket in de distributiefase	18
5.4. Emissievrij percentage in de distributiefase	19
5.5. Duurzaamheidscharter	20
5.6. Percentage hernieuwbare energie in gebouwen	21
5.7. Percentage elektrische voertuigen in wagenpark	21
6. Publicatie door de operatoren	23
7. Conclusie	24
8. Bijlagen	25

1. Samenvatting

1. Het koninklijk besluit van 14 december 2023 (aangaande duurzaamheid) tot wijziging van het koninklijk besluit van 14 maart 2022 werd eind 2023 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad¹ (hierna: 'het KB'). Hierbij wordt er aan aanbieders van postdiensten (met in het voorbije jaar minstens 250 werkkrachten met inbegrip van onderaannemers en uitzendkrachten) binnen het segment van pakketbezorgdiensten, opgelegd om welbepaalde informatie in het kader van duurzaamheid te verzamelen. Met name de eerste twee indicatoren uit het bovenvermelde KB (zijnde gemiddelde uitstoot in CO₂-equivalenten tijdens de gehele keten alsook specifiek voor de distributiefase), diende het BIPT een methodologie te definiëren. Het BIPT liet zich hiervoor bijstaan door de expertise van de VUB hieraangaande. Een ontwikkelingstraject -met de sector- van een jaar kwam ten einde met de publicatie van de methodologie via het desbetreffende BIPT-besluit van 14 januari 2025.²
2. In maart 2025 werd vervolgens de eerste bevraging met betrekking tot deze duurzaamheidsindicatoren uitgestuurd. Voor het jaar 2024 voldeden 11 aanbieders (volgens de informatie waarover het BIPT beschikte) aan die criteria, namelijk: Amazon, bpost, Colis Privé, DHL Express, DHL eCommerce, DPD, FedEx (en zusterbedrijf TNT), GLS, PostNL en UPS.
3. Nog niet alle operatoren waren reeds in staat het geheel van de gevraagde informatie aan te leveren, wat het BIPT echter vanaf volgende bevraging (voor 2025) zal verwachten. Tevens, zijn er aangaande de ontvangen informatie sterke discrepanties die deels te wijten zijn aan een incorrecte afbakening ('scoping') of beperkt detail (granulariteit). In overleg met de operatoren, is het BIPT ook hier verder richting convergentie aan het sturen. Er ontbreekt bovendien nog een bijkomende operator uit deze resultaten, toen tijdens de audit -die tevens jaarlijks wordt voorzien door het KB- bleek dat de resultaten voor 2024 niet te reconciliëren waren. Conform het KB worden deze resultaten dan ook niet gepubliceerd.
4. Niettemin komen er reeds nuttige inzichten voort uit deze eerste bevraging. Voor de eerste indicator, zijnde het CO₂-equivalent voor de gehele keten van zogenaamde 'first to last mile' oftewel van ophaling tot bezorging, bekwamen we voor de levering op adres reeds zeven valabele antwoorden wat resulteerde in een mediaan CO₂-equivalent van 291 g CO₂. Voor de tweede indicator, zijnde het CO₂-equivalent voor louter de 'last mile' oftewel bedeling bedroeg deze mediaan 269 g CO₂. Hiermee wordt bevestigd dat het zwaartepunt van de ecologische impact bij de bezorging ligt. Op het vlak van hernieuwbare energie in de gebouwen zijn er tevens duidelijke stappen gezet, met drie operatoren die reeds 100% scoren. Ook de vloot wordt duidelijk geëlektrificeerd, met reeds -als mediaan- 12% die elektrisch of zonder emissies (bv. fietsbedeling) rijdt. In de distributiefase bedraagt de mediane waarde van het elektrisch of zonder emissies aandeel afgelegde kilometers reeds 11%.
5. De resultaten reflecteren ook de verschillen in de werkwijze van de diverse operatoren. Zo besteden het gros van de operatoren een deel van de keten, met name de bedeling oftewel last mile, uit - veelal aan zelfstandige bezorgers- waardoor de bijbehorende CO₂-equivalenten als indirecte externe activiteiten verschijnen. Daarenboven dienen we in het achterhoofd te houden dat verschillen in bekomen CO₂-equivalent per pakket niet noodzakelijk alleen de duurzaamheidsinspanningen van een operator weergeven. Zo zal een operator die de focus legt op spoedleveringen of de levering van zwaardere pakketten een verhoogde CO₂-equivalent per pakket bekomen. Idem wat betreft een operator die (ook) mikt op meer rurale gebieden, met gemiddeld langere afstanden, versus stadslogistiek en veelal kortere trajecten.

¹ https://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2023/12/29_1.pdf#Page797

² [Besluit van 14 januari 2025 inzake de methodologie aangaande duurzaamheidsrapportering voor Belgische aanbieders van postdiensten | BIPT](#)

2. Retroacta

6. Het reeds aangehaalde koninklijk besluit van 14 december 2023 betreffende de duurzaamheid verplicht aanbieders van postdiensten met ten minste 250 werknemers in het afgelopen jaar, met inbegrip van onderaannemers en uitzendkrachten, die actief zijn in het segment van de pakketbezorging, om bepaalde informatie te verzamelen inzake duurzaamheid. In dat kader werd de VUB (Vrije Universiteit Brussel) de uitwerking van de methodologie toevertrouwd.
7. Voor het jaar 2024 voldeden 11 aanbieders aan die criteria, namelijk: Amazon, bpost, Colis Privé, DHL Express, DHL eCommerce, DPD, FedEx (en TNT), GLS, PostNL en UPS. De aanbieders van postdiensten werden nauw betrokken bij het volledige proces om deze methode te ontwikkelen. In een startvergadering op 22 februari 2024 werden het wettelijk kader en de te volgen stappen verduidelijkt. Na de aanstelling van de VUB werden overlegvergaderingen gehouden en werden op 19 april en 9 juli 2024 schriftelijke vragenlijsten voorgelegd aan de aanbieders, zo nodig aangevuld met individuele gesprekken, over de methoden die reeds in gebruik zijn en de haalbaarheid van specifieke pistes.
8. De aanbieders hebben later de mogelijkheid gehad om opmerkingen te formuleren over een voorlopige versie van de tool in juli 2024. Aan het einde van het proces werd van 22 oktober tot 26 november een openbare raadpleging georganiseerd, waarbij aanvullende oproepen hebben plaatsgevonden om specifieke vragen van belanghebbenden te beantwoorden.
9. De mededeling van de Raad van het BIPT van 14 januari 2025 over de raadpleging met betrekking tot de methodologie voor het opstellen van duurzaamheidsrapporten voor Belgische aanbieders van postdiensten beantwoordt de vragen van de aanbieders.
10. Op 19 maart 2025 werden de vragenlijsten met betrekking tot de duurzaamheidsindicatoren aan de operatoren overgemaakt als deel van de enquête aangaande het observatorium.³ De aanbieders hebben de formulieren met de gegevens van 2024 teruggestuurd naar het BIPT (tot 10 februari 2026). De uiterste datum om de gegevens aan het BIPT te verstrekken, was 2 juni 2025. Drie operatoren werden tevens geselecteerd voor een controle aangaande hun duurzaamheidsindicatoren; deze oefening wordt besproken in onderstaande sectie 4. Na afronding van de controle-opdracht heeft het BIPT tevens terugkoppelingsgesprekken georganiseerd met de betrokken operatoren om de bevindingen en aanbevelingen te bespreken. Daarnaast vond op 30 maart 2026 het jaarlijks dialoogmoment met de sector plaats, zoals voorzien in het KB. Daaropvolgend waren er nog finale, individuele, afstemmomenten met operatoren alsook bijkomende informatie die nog werd voorzien (tot 4 juni 2026).
11. Deze evolutie kadert tevens in een bredere duurzaamheidsbeweging op regelgevend vlak. Startend bij de doelstelling van de EU om het eerste klimaatneutrale continent te worden tegen 2050 en de eind 2022 goedgekeurde Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).⁴ Deze CSRD verplicht Europese ondernemingen om alle relevante ESG-thema's (Environment, Social, Governance) transparant en gedetailleerd in kaart te brengen met bijbehorende ESRS-standaarden (European Sustainability Reporting Standards). In Nederland heeft regulator en mededingingsautoriteit ACM (Autoriteit Consument & Markt) bijvoorbeeld ook een leidraad aangaande duurzaamheidsclaims tot stand gebracht en vervolgens ook postale operatoren op de vingers getikt.⁵ In België heeft de

³ [Mededeling van 25 november 2025 betreffende het observatorium van de markt voor postactiviteiten in België voor 2024 | BIPT](#)

⁴ https://finance.ec.europa.eu/financial-markets/company-reporting-and-auditing/company-reporting/corporate-sustainability-reporting_en

⁵ <https://www.acm.nl/nl/publicaties/dhl-en-postnl-passen-duurzaamheidsclaims-aan-na-actie-acm>

mededingingsautoriteit BMA recentelijk een richtsnoer inzake duurzaamheidsovereenkomsten vanuit mededingingsrechtelijk oogpunt gepubliceerd.⁶

⁶ <https://www.bma-abc.be/nl/over-ons/publicaties/richtsnoeren-voor-duurzaamheidsovereenkomsten>

3. Juridische basis

12. Het KB voorziet in een wijziging van het koninklijk besluit van 14 maart 2022 betreffende de postdiensten op het vlak van milieu-informatie door in titel 2, hoofdstuk 1, van hetzelfde besluit, artikel 8/1 in te voegen.
13. Artikel 8/1 bepaalt het volgende:

"Art. 8/1. [1 § 1. De aanbieder van postdiensten voor wie in het voorgaande kalenderjaar ten minste tweehonderdvijftig personen, met inbegrip van onderaannemers en uitzendkrachten, werkzaam waren in het kader van het verstrekken van pakketbezorgdiensten, verzamelt ten minste de volgende informatie:⁷

1° voor elke leveringswijze, het gemiddelde van de uitstoot van CO₂-equivalenten gegenereerd door het ophalen, sorteren, vervoeren en de distributie van postzendingen, gemeten in gram per door het Instituut vastgestelde volume-eenheid, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de volgende emissies:

- de rechtstreekse emissies afkomstig van bronnen die eigendom zijn van of beheerd worden door de onderneming;*
- onrechtstreekse emissies gelinkt met het energieverbruik, en;*
- andere onrechtstreekse emissies die worden gegenereerd door uitbestede activiteiten.*

2° voor elke leveringswijze en voor de in de bepaling onder 1° bedoelde verschillende soorten emissies, het gemiddelde van de uitstoot van CO₂-equivalenten, gemeten in gram, per door het Instituut gedefinieerd volume-eenheid, die alleen tijdens de distributiefase in de zin van artikel 2, 6°, van de wet worden gegenereerd;

3° voor elke leveringswijze, het gemiddelde aantal voertuigkilometers per pakket in de distributiefase;

4° het door emissievrije voertuigen afgelegde percentage van de voertuigkilometers in de distributiefase;

5° eventuele toetreding tot een sectoraal duurzaamheidscharter;

6° het percentage hernieuwbare energie die wordt gebruikt in hun gebouwen;

7° het percentage elektrische voertuigen en emissievrije voertuigen die actief zijn binnen het wagenpark;

De leveringswijzen waarvan sprake in het eerste lid, de bepalingen onder 1° tot 3°, stemmen overeen met de pakketleveringsopties voorgesteld door de aanbieders van postdiensten en omvatten ten minste de verschillende leveringstermijnen en leveringsplaatsen.

De in het eerste lid bedoelde aanbieders van postdiensten meten de in het eerste lid bedoelde gegevens volgens een door het Instituut vastgestelde methode en onder de controle van een door het Instituut aangewezen bevoegd en onafhankelijk auditorgaan.

Deze methode is gebaseerd op de meest recente, beschikbare internationale norm.

⁷ Over het algemeen worden CO₂-uitstootcijfers onderverdeeld in drie categorieën (hierna 'scopes' genoemd). Scope 1 omvat de directe uitstoot die voortkomt uit de eigen activiteiten van een bedrijf, scope 2 omvat de indirecte uitstoot die voortkomt uit ingekochte energie, en scope 3 omvat alle overige indirecte uitstoot in de waardeketen, met inbegrip van activiteiten stroomopwaarts en stroomafwaarts.

Het auditorgaan verifieert steekproefsgewijs de juistheid van de verzamelde gegevens en zendt het Instituut een rapport met zijn conclusies en opmerkingen.

Met het oog op de controle kan het auditorgaan wanneer het dit nodig acht bij de aanbieder van postdiensten andere bewijselementen opvragen die noodzakelijk zijn voor de evaluatie.

§ 2. De in paragraaf 1, eerste lid, bedoelde aanbieder van postdiensten publiceert op zijn website voor de gebruikers de in paragraaf 1, eerste lid, bedoelde informatie en zorgt ervoor dat deze informatie juist, duidelijk en begrijpelijk is, en werkt ze jaarlijks bij.

Hij neemt de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat zijn gebruikers gemakkelijk toegang hebben tot de pagina's van zijn website waarop hij de in paragraaf 1, eerste lid, bedoelde informatie publiceert. Op de commerciële contracten staat een link naar deze pagina's.

§ 3. De in paragraaf 1, eerste lid, bedoelde aanbieder van postdiensten verstrekt het Instituut jaarlijks en uiterlijk op 30 juni de in § 1, eerste lid, bedoelde informatie in de door die laatste aangegeven vorm.

De aanbieders van postdiensten die zich onder de paragraaf 1, eerste lid, bedoelde drempel bevinden, kunnen de in paragraaf 1, eerste lid, bedoelde informatie aan het Instituut meedelen overeenkomstig de in het eerste lid bedoelde procedure.

Het Instituut kan de aanbieder van postdiensten vragen dat hij de in paragraaf 1, eerste lid, bedoelde gegevens aanvult met absolute cijfers voor verificatiedoeleinden. De absolute cijfers worden niet gepubliceerd en blijven vertrouwelijk.

Het Instituut of een onafhankelijke instantie die gekozen wordt door het Instituut op basis van een bestek dat het opstelt, kan een studie uitvoeren met betrekking tot de informatie die aan het Instituut moet worden meegedeeld.

Het Instituut publiceert de gegevens die elk van die aanbieders van postdiensten heeft meegedeeld en maakt een onderscheid tussen de aanbieders.

De gegevens die volgens het auditorgaan onjuist zijn, worden niet gepubliceerd op de website van het Instituut.

§ 4. De aanbieder van postdiensten vestigt de aandacht van de afzenders van de pakketten op de meest duurzame leveringsmogelijkheden.

§ 5. Het Instituut stelt een structuur voor dialoog en samenwerking met de aanbieders van postdiensten en de andere spelers die betrokken zijn bij duurzaamheid op, om goede praktijken te ontwikkelen en nuttige informatie uit te wisselen."

4. Controle van duurzaamheidsindicatoren

14. Bij drie geselecteerde aanbieders werd een controle gehouden tussen 17 juli 2025 en 13 maart 2026 (ontvangst van het definitieve auditverslag). De geselecteerde aanbieders voor die eerste oefening zijn bpost, DPD en UPS.
15. Overeenkomstig het KB, art. 8/1, organiseert het BIPT jaarlijks een controleprogramma voor een vooraf vastgestelde selectie van postoperatoren. Dit rotatiemechanisme heeft tot doel te verzekeren dat de door de operatoren gerapporteerde duurzaamheidsindicatoren correct, volledig en in overeenstemming met de voorschriften van het KB worden aangeleverd.
16. In dit kader heeft het BIPT een externe partij aangesteld om een controleopdracht op basis van overeengekomen werkzaamheden (ISRS 4400) uit te voeren. Deze opdracht bestaat uit het uitvoeren van feitelijke werkzaamheden met betrekking tot de gerapporteerde gegevens en processen van de geselecteerde operatoren. De uitgevoerde procedures hadden betrekking op onder meer:
 - het afbakenen van de scope zoals opgelegd door het KB;
 - de volledigheid en accuraatheid van de aangeleverde gegevens;
 - de berekeningswijze van de duurzaamheidsindicatoren.
17. Uit de uitgevoerde werkzaamheden kwamen algemene aandachtspunten op sectorniveau naar voren, met name:
 - een variërende mate van gedetailleerdheid ('granulariteit') in bepaalde CO₂ equivalenten;
 - inconsistenties in de afbakening (scoping) tussen operatoren;
 - enkele verschillen tussen aangeleverde cijfers en onderliggende documentatie, waarvan de potentiële impact varieert.
18. Voor drie operatoren worden geen resultaten opgenomen in deze mededeling. Voor DPD konden de aangeleverde berekeningen voor 2024 niet worden gereconcilieerd met de onderliggende informatie. Overeenkomstig het KB ("De gegevens die volgens het auditorgaan onjuist zijn, worden niet gepubliceerd ..."), worden deze resultaten daarom niet gepubliceerd. Daarnaast ontbreken FedEx (TNT) en DHL eCommerce in dit overzicht, aangezien voor deze operatoren in 2024 nog geen sprake was van een eigen berekening.⁸
19. Na afronding van de controleopdracht heeft het BIPT tevens terugkoppelingsgesprekken georganiseerd met de betrokken operatoren om de bevindingen en aanbevelingen te bespreken. Daarnaast vond op 30 maart 2026 het jaarlijks dialoogmoment met de sector plaats, zoals voorzien in het KB.

⁸ DHL eCommerce doet voor het merendeel van zijn zendingen (B2C) in België overigens beroep op bpost.

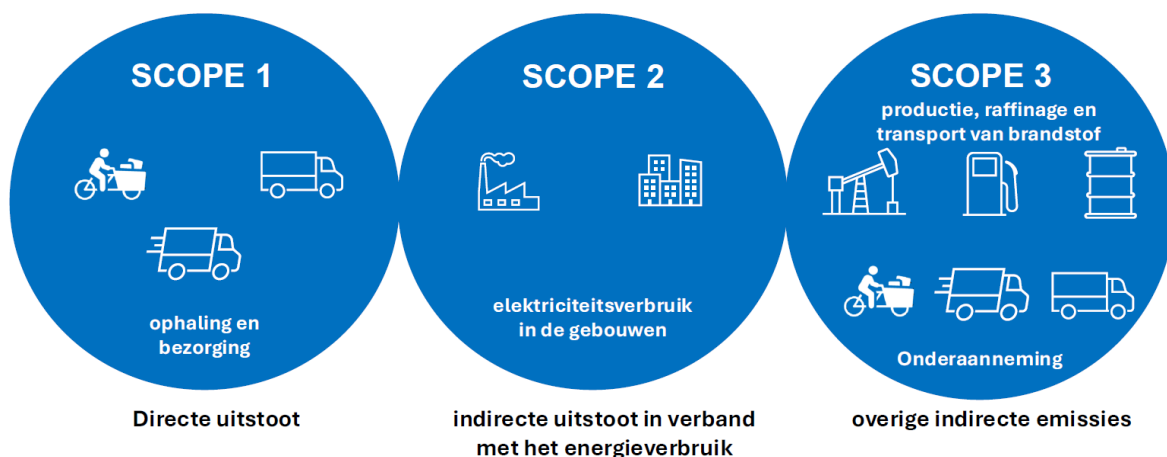
5. Duurzaamheidsindicatoren voor 2024

5.1. CO₂-equivalent voor de gehele keten

5.1.1. Theoretisch kader

20. Voor elke leveringswijze, de gemiddelde CO₂-equivalente emissies die worden gegenereerd door het ophalen, het sorteren, het vervoeren en de distributie van postzendingen, gemeten in gram, per door het Instituut vastgestelde volume-eenheid. Hiervoor vraagt de KB om een onderscheid te maken tussen de drie gebruikelijke scopes:
- 20.1. Scope 1 omvat de directe uitstoot afkomstig van bronnen die eigendom zijn van of onder controle staan van de operator zelf, bijvoorbeeld het gebruik van eigen voertuigen (bestelwagens voor ophaling of bezorging);
 - 20.2. Scope 2 omvat de indirecte uitstoot die verband houdt met het energieverbruik dat door de operator wordt ingekocht, bijvoorbeeld het elektriciteitsverbruik in sorteercentra. Over het algemeen wordt een onderscheid gemaakt tussen een locatiegebaseerde benadering, die uitgaat van de gemiddelde energiemix van het lokale elektriciteitsnet, en een marktgebaseerde benadering, die uitgaat van de leveringscontracten van de netbeheerder (bijvoorbeeld de aankoop van hernieuwbare elektriciteit). In deze mededeling wordt gekozen voor de marktgebaseerde benadering;
 - 20.3. Scope 3 omvat daarentegen de overige indirecte emissies in de waardeketen, bijvoorbeeld het gebruik van bestelwagens van onderaannemers voor de ophaling of bezorging, evenals de emissies die ontstaan bij de winning, productie, raffinage en het transport van brandstof.

Figuur 1. De drie scopes in beeld



Bron: BIPT

21. Het KB vermeldt "het ophalen, het sorteren, het vervoeren en de distributie". Na raadpleging van de operatoren werden deze begrippen gedefinieerd als volgt: (1) het transport voor het ophalen van pakketten, waaronder het ophalen bij de afzender, (2) de sorteeractiviteiten en andere logistieke activiteiten in sorteercentra, distributiecentra en microhubs, (3) het transport tussen de voormelde logistieke installaties en (4) het transport voor de definitieve levering ('last mile') van

het pakket. Deze laatste activiteit wordt verderop, afzonderlijk, aangeduid met het begrip 'distributiefase'.

22. Bovendien werden er zes leveringswijzes aangenomen: (1) privaat adrespunt, (2) bemand afhaalpunt, (3) onbemand afhaalpunt, (4) winkelpunt, (5) spoedlevering en (6) omvangrijke levering.
23. Volgende elementen zijn niet opgenomen in de rekentool: (1) alle transport- en logistieke activiteiten in verband met pakketten die op andere continenten (dan Europa) plaatsvinden, (2) al het internationaal transport tussen distributiecentra en/of 'gateways' (luchthavens, havens), de logistieke activiteiten in installaties buiten België worden enkel opgenomen als ze betrekking hebben op het leveren van postdiensten op Belgisch grondgebied, (3) verplaatsingen door de consument voor het versturen en ophalen van pakketten, (4) het energieverbruik op de eindbestemmingen (bemande of onbemande afhaalpunten, winkelpunten), (5) afval en verpakkingen (flux) en (6) verplaatsingen van het personeel en van bedrijfsvoertuigen.

5.1.2. Resultaten

24. Tabel 1 geeft een overzicht van de eerste indicator aan de hand van de volledige gegevens van elke aanbieder. Uit een eerste lezing komen verschillende punten naar voren. Hierbij worden verschillen zichtbaar in de werkwijze van de diverse operatoren. Zo besteedt het gros van de operatoren een deel van de keten, met name de bedeling oftewel last mile uit, veelal aan zelfstandige bezorgers, waardoor de bijbehorende CO₂-equivalenten als indirecte externe activiteiten (scope 3) verschijnen. In een groot aantal gevallen wordt er tevens geen verschil gemaakt tussen de leveringswijze, bijvoorbeeld levering op adres versus levering in een postaal (bemand of onbemand) punt. Dergelijke operatoren nemen ook deze leveringen mee in dezelfde bredere bedelingsrondes en maken helaas nog veelal abstractie van het (ecologische) voordeel van een gebundelde levering (op dezelfde locatie).
25. Daarenboven dienen we in het achterhoofd te houden dat verschillen in bekomen CO₂-equivalent per pakket niet noodzakelijk alleen de duurzaamheidsinspanningen van een operator weergeven. Zo zal een operator die de focus legt op spoedleveringen of levering van zwaardere pakketten een verhoogde CO₂-equivalent per pakket bekomen. Idem wat betreft een operator die (ook) mikt op ruralere gebieden, met gemiddeld langere afstanden, versus stadslogistiek en veelal kortere trajecten.
26. De algemene resultaten, waarbij de drie scopes bij elkaar zijn opgeteld voor elke leveringswijze, zijn als volgt: voor de leveringswijze 'Privaat adrespunt' varieert de CO₂-equivalent van 176 tot 736 g CO₂/pakket, met een mediaan van 291 g CO₂/pakket; voor de leveringswijze 'winkelpunt' zijn er slechts twee waarden, zijnde 98 en 151 g CO₂/pakket; voor de leveringswijze 'bemand afhaalpunt' varieert deze van 24 tot 403 g CO₂/pakket (mediaan van 295 g CO₂/pakket); en voor de leveringswijze 'onbemand afhaalpunt' varieert deze van 98 tot 403 g CO₂/pakket (eveneens een mediaan van 295 g CO₂/pakket). Bovendien vertegenwoordigen scope 1 en scope 3 volgens de operatoren een grote meerderheid van de gerapporteerde emissies.
27. De gedetailleerde analyse van de gegevens die elke aanbieder heeft verstrekt, vraagt om enkele opmerkingen en aandachtspunten.

27.1. Amazon heeft enkel gegevens over de leveringswijze 'privaat adrespunt' verstrekt.

- 27.2. De gegevens verstrekt door Colis Privé hebben uitsluitend betrekking op uitbestede activiteiten, wat verklaard wordt door de afwezigheid van transportmiddelen in eigen beheer en het feit dat hun sorteercentra uitsluitend door hernieuwbare energie worden aangedreven.
- 27.3. DHL Express verstrekke de gegevens voor de drie scopes en voor vier leveringswijzes, en is de enige aanbieder die een waarde voor de leveringswijze 'spoedlevering' opgaf. Hierbij dient echter de kanttekening gemaakt te worden dat de meegedeelde cijfergegevens identiek zijn voor alle leveringswijzes, behalve voor de spoedlevering. Aangezien de gegevens van scope 1, scope 2 en 3 bij deze operator niet bij elkaar opgeteld kunnen worden (door diverse vervoerswijzen waaronder directe 'infeeds'), wordt er een gemiddelde berekend op basis van een verhouding van 70/30 tussen de eerste en de laatste twee scopes. Dit gemiddelde wordt telkens met een asterisk (*) weergegeven.
- 27.4. Uiteindelijk hebben GLS en UPS wel degelijk gegevens voor de drie scopes verstrekt. Maar werd er geen onderscheid gemaakt tussen de leveringswijzes, waarbij voor elke leveringswijze dezelfde waarde opgegeven werd.

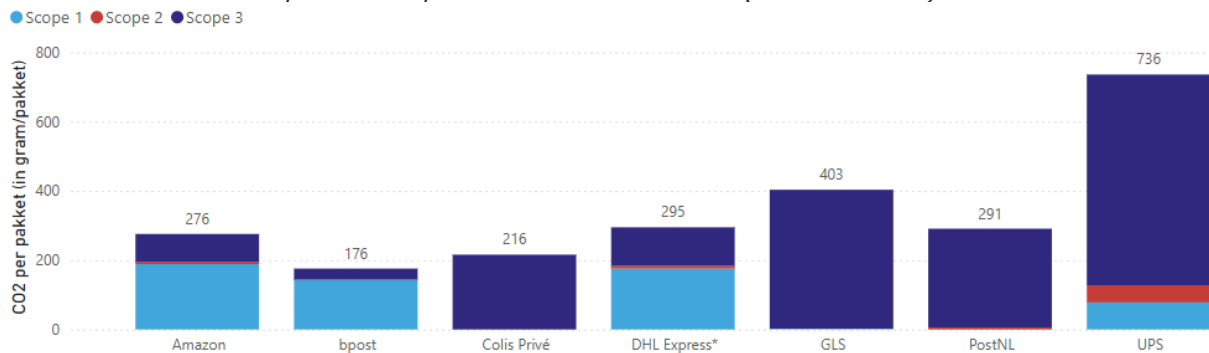
Tabel 1. Alle gegevens van indicator 1 gerapporteerd door de operatoren ('first to last mile')

	Scope 1	Scope 2	Scope 3	Totaal
Amazon				
privaat adrespunt	189	7	80	276
bpost				
privaat adrespunt	143	0,85	32	176
winkelpunt	82	0,65	15	98
bemand afhaalpunt	82	0,65	15	98
onbemand afhaalpunt	82	0,65	15	98
Colis Privé				
privaat adrespunt			216	216
winkelpunt			151	151
DHL Express				
privaat adrespunt	345	15	215	295*
spoedlevering			16120	16120
bemand afhaalpunt	345	15	215	295*
onbemand afhaalpunt	345	15	215	295*
GLS				
privaat adrespunt	2	0,2	401	403
bemand afhaalpunt	2	0,2	401	403
onbemand afhaalpunt	2	0,2	401	403
PostNL				
privaat adrespunt		6	285	291
bemand afhaalpunt		5	219	224
UPS				
privaat adrespunt	78	50	608	736
bemand afhaalpunt	78	50	608	736

Bron: BIPT

28. Figuur 2 hieronder, die focust op de leveringswijze 'privaat adrespunt', laat zien dat er een aanzienlijke spreiding is van de cumulatieve gegevens, van 176 g CO₂/pakket voor bpost tot 736 g CO₂/pakket voor UPS. Hierbij dient echter de kanttekening gemaakt te worden dat deze cijfers niet rechtstreeks tussen aanbieders kunnen vergeleken worden, aangezien de verdeling tussen de scopes aanzienlijk verschilt van aanbieder tot aanbieder. Dit weerspiegelt eerder verschillende activiteiten en verschillen in de manier waarop gegevens worden verwerkt dan verschillen in de werkelijke milieuprestaties.

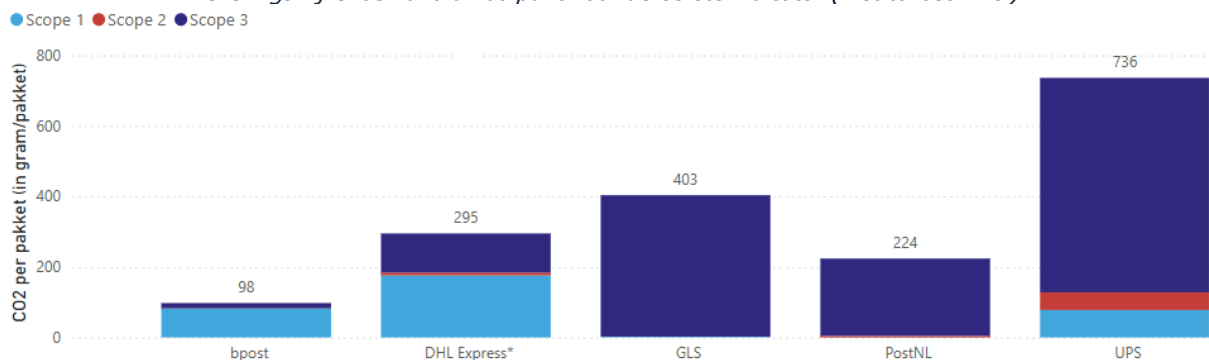
Figuur 2. CO₂ per pakket in gram van de drie scopes gerapporteerd door de operatoren voor de leveringswijze 'privaat adrespunt' voor de eerste indicator ('first to last mile')



Bron: BIPT

29. Bpost, dat de laagste uitstoot rapporteert, heeft voornamelijk rechtstreekse emissies, terwijl UPS, dat de hoogste uitstoot heeft, voornamelijk uitbestede emissies rapporteert. Colis Privé, PostNL en GLS, met respectievelijk 216 g CO₂/pakket, 291 g CO₂/pakket en 403 g CO₂/pakket, rapporteerden ook enkel de uitbestede emissies. Amazon rapporteerde 276 g CO₂/pakket, waarvan twee derde uit scope 1 komt. Voor DHL Express kan een soortgelijke vaststelling worden gemaakt, met 295 g CO₂/pakket⁹ die voor bijna twee derde uit scope 1 komt.
30. Figuur 3 hieronder, die focust op de leveringswijze 'bemand afhaalpunt', laat zien dat er een aanzienlijke spreiding is, van 98 g CO₂/pakket voor bpost tot 736 g CO₂/pakket voor UPS. Net zoals voor de leveringswijze 'privaat adrespunt' zijn deze cijfers niet rechtstreeks te vergelijken tussen de aanbieders, terwijl de verdeling tussen de scopes aanzienlijk verschilt van aanbieder tot aanbieder.

Figuur 3. CO₂ per pakket in gram per pakket van de drie scopes gerapporteerd door de operatoren voor de leveringswijze 'bemand afhaalpunt' voor de eerste indicator ('first to last mile')



Bron: BIPT

⁹ Er wordt een verhouding van 70/30 gehanteerd tussen de koeriers van DHL Express en de onderaannemers. Volgens deze berekening bedraagt de gemiddelde emissie voor deze tweede indicator 282 gram per pakket.

31. UPS rapporteerde, net als bij de leveringswijze 'privaat adrespunt', een waarde van 736 g CO₂/pakket. PostNL gaf een uitstoot van 224 g CO₂/pakket op, waarbij het enkel uitbestede emissies rapporteerde. GLS rapporteerde een waarde van 403 g CO₂/pakket, die enkel uit uitbestede emissies bestaat. DHL Express, ten slotte, gaf een gemiddelde waarde van 295 g CO₂/pakket op, die voor bijna twee derde uit scope 1 komt.
32. Behalve de twee hierboven geanalyseerde figuren werden de leveringswijzes 'winkelpunt' en 'onbemand afhaalpunt' niet geanalyseerd omdat er slechts twee of drie operatoren waren die hun gegevens voor elke leveringswijze rapporteerden. De cijfers voor deze twee leveringswijzes zijn echter te zien in de bijlage.

5.2. CO₂-equivalent voor de distributie

5.2.1. Theoretisch kader

33. De distributiefase werd, zoals bedoeld in artikel 2, onder 6°, van de wet van 26 januari 2018 betreffende de postdiensten en na overleg met de operatoren, gedefinieerd als de laatste kilometer ('last mile'), ofwel het traject/transport dat plaatsvindt tussen de laatste logistieke installatie in de distributieketen en de eindbestemming, zoals hierboven werd bepaald (privaat adrespunt, bemand of onbemand afhaalpunt, winkelpunt). De laatste logistieke installatie kan een microhub, een stadshub of een groot distributiecentrum zijn, waarvan deze laatste zelfs buiten het Belgisch grondgebied kan liggen.
34. Net zoals voor de eerste indicator werden er zes leveringswijzen aangenomen: (1) privaat adrespunt; (2) bemand afhaalpunt; (3) onbemand afhaalpunt; (4) winkelpunt; (5) spoedlevering; en (6) omvangrijke levering.
35. Voor elke leveringswijze wordt het gemiddelde van de CO₂-equivalente emissies gegenereerd door de distributie van postzendingen gemeten in gram, per door het Instituut vastgestelde volume-eenheid. Er werden wederom de 3 verschillende klassieke scopes gevraagd: (1) rechtstreekse emissies afkomstig van bronnen die eigendom zijn van of beheerd worden door de onderneming; (2) onrechtstreekse emissies gelinkt met het energieverbruik; en (3) andere onrechtstreekse emissies die worden gegenereerd door uitbestede activiteiten.

5.2.2. Resultaten

36. De algemene resultaten voor de tweede indicator, waarbij de drie scopes systematisch bij elkaar zijn opgeteld voor elke leveringswijze, zijn als volgt: voor de leveringswijze 'privaat adrespunt' varieert de CO₂-equivalent van 52 tot 367 g CO₂/pakket, met een mediaan van 269 g CO₂/pakket; voor de leveringswijze 'winkelpunt' zijn er twee waarden, 9 en 88 g CO₂/pakket; en voor de leveringswijze 'bemand afhaalpunt' en 'onbemand afhaalpunt' varieert deze van 9 tot 282 g CO₂/pakket (mediaan in beide gevallen van 269 g CO₂/pakket). Bovendien vertegenwoordigen, zoals voor de eerste indicator, volgens de operatoren scope 1 en scope 3 een grote meerderheid van de gerapporteerde emissies.
37. Tabel 2 geeft een overzicht van de tweede indicator aan de hand van de volledige gegevens die elke aanbieder heeft verstrekt. Merk op dat de resultaten, en dus de afwijkingen, gelijkaardig zijn

aan die van de eerste indicator. De vergelijking tussen de twee indicatoren is te vinden in hoofdstuk 5.2.4.

38. De gedetailleerde analyse van de gegevens die elke aanbieder heeft verstrekt, vraagt om enkele opmerkingen en aandachtspunten:

38.1. Amazon verstrekte enkel gegevens over de leveringswijze 'privaat adrespunt'.

38.2. Colis Privé verstrekte gegevens die uitsluitend betrekking hebben op uitbestede activiteiten, wat verklaard wordt door de afwezigheid van transportmiddelen in eigen beheer en het feit dat hun sorteercentra uitsluitend door hernieuwbare energie worden aangedreven.

38.3. DHL Express verstrekte de gegevens voor de drie scopes en voor vier leveringswijzen, en is de enige aanbieder die een waarde voor de leveringswijze 'spoedlevering' opgaf. Hierbij dient echter de kanttekening gemaakt te worden dat de meegedeelde cijfergegevens identiek zijn voor de meerderheid van de leveringswijzen. Net als bij de eerste indicator wordt er een gemiddelde berekend op basis van een verhouding van 70/30 tussen de eerste en de laatste twee scopes. Dit gemiddelde wordt telkens met een asterisk (*) weergegeven.

38.4. GLS heeft enkel gegevens met betrekking tot uitbestede emissies verstrekt terwijl de eerste indicator ook andere scopes omvatte, wat er aldus op wijst dat met name de bezorging wordt uitbesteed. Zoals voor de eerste indicator werd er geen onderscheid gemaakt tussen de leveringswijzen.

38.5. UPS, ten slotte, verstrekte de gegevens voor de drie scopes. Zoals bij de eerste indicator, is er geen onderscheid gemaakt tussen de leveringswijzen.

Tabel 2. Alle gegevens van indicator 2 gerapporteerd door de operatoren ('last mile')

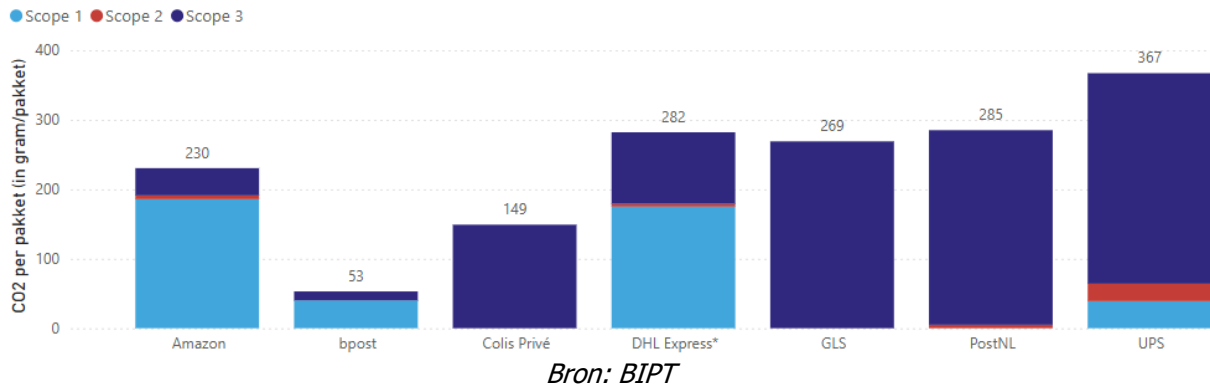
	Scope 1	Scope 2	Scope 3	Totaal
Amazon				
privaat adrespunt	186	5	39	230
bpost				
privaat adrespunt	40		13	53
winkelpunt	7		2	10
bemand afhaalpunt	7		2	10
onbemand afhaalpunt	7		2	10
Colis Privé				
privaat adrespunt			149	149
winkelpunt			88	88
DHL Express				
privaat adrespunt	345	8	204	282*
spoedlevering			16.120	16.120
bemand afhaalpunt	345	8	204	282*
onbemand afhaalpunt	345	8	204	282*
GLS				
privaat adrespunt			269	269
bemand afhaalpunt			269	269
onbemand afhaalpunt			269	269
PostNL				
privaat adrespunt		5	280	285
bemand afhaalpunt		4	215	219
UPS				
privaat adrespunt	39	25	303	367
bemand afhaalpunt	39	25	303	367

Bron: BIPT

39. Figuur 4 hieronder, die focust op de leveringswijze 'privaat adrespunt', laat zien dat er een aanzienlijke spreiding is van de gerapporteerde gegevens, die gaan van 53 g CO₂/pakket voor bpost tot 367 g CO₂/pakket voor UPS. Hierbij dient echter de kanttekening gemaakt te worden dat deze cijfers niet rechtstreeks tussen aanbieders kunnen vergeleken worden, terwijl de verdeling tussen de scopes aanzienlijk verschilt van aanbieder tot aanbieder.
40. Hoewel Amazon en bpost voornamelijk rechtstreekse emissies hebben aangegeven, hebben Colis Privé, GLS en PostNL gegevens gerapporteerd die nagenoeg volledig uit scope 3 zijn samengesteld. DHL Express heeft een eerder evenwichtige verdeling tussen scope 1 en 3.¹⁰

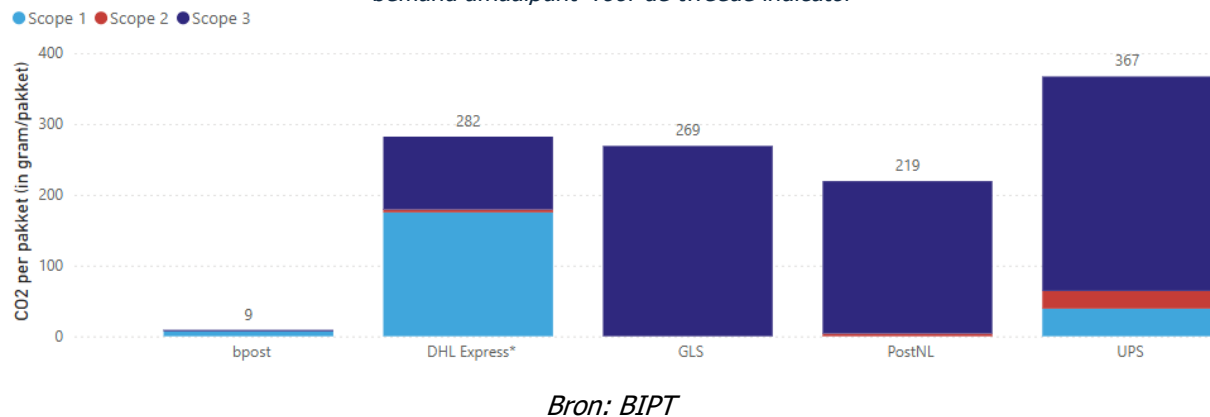
¹⁰ Er wordt een verhouding van 70/30 gehanteerd tussen de koeriers van DHL Express en de onderaannemers. Volgens deze berekening bedraagt de gemiddelde emissie voor deze tweede indicator 282 gram per pakket.

Figuur 4. CO₂ per pakket in gram van de drie scopes gerapporteerd door de operatoren voor de leveringswijze 'privaat adrespunt' voor de tweede indicator ('last mile')



41. Figuur 5 hieronder, die focust op de leveringswijze 'bemand afhaalpunt', laat zien dat er een aanzienlijke spreiding is, van 9 g CO₂/pakket voor bpost tot 367 g CO₂/pakket voor UPS. Net zoals voor de leveringswijze 'privaat adrespunt' zijn deze cijfers niet rechtstreeks te vergelijken tussen de aanbieders, aangezien de verdeling tussen de scopes aanzienlijk verschilt van aanbieder tot aanbieder.

Figuur 5. CO₂ per pakket in gram van de drie scopes gerapporteerd door de operatoren voor de leveringswijze 'bemand afhaalpunt' voor de tweede indicator



42. Bpost rapporteerde de laagste waarde met 9 g CO₂/pakket, die bijna uitsluitend bestaat uit rechtstreekse emissies. UPS heeft een vergelijkbare waarde van 12 g CO₂/pakket. PostNL en GLS rapporteerden waarden die dicht bij elkaar liggen met respectievelijk 219 en 269 g CO₂/pakket, en die enkel uit uitbestede emissies bestaan. DHL Express rapporteerde ten slotte een gemiddelde van 282 g CO₂/pakket.
43. Zoals voor de eerste indicator werden de leveringswijzen 'winkelpunt' en 'onbemand afhaalpunt' niet geanalyseerd omdat er slechts drie operatoren waren die hun gegevens voor elke leveringswijze rapporteerden. De cijfers voor deze twee leveringswijzen zijn echter terug te vinden in de bijlage.

5.2.3. Vergelijking met de eerste indicator

44. Dit hoofdstuk geeft het aandeel van de CO₂-uitstoot weer dat toe te schrijven is aan de last mile-levering in de hele logistieke keten. Het is nuttig om eraan te herinneren dat de eerste indicator de

gegevens van de tweede indicator omvat, waar de eerdere stappen (zijnde ophalen, het sorteren en het vervoeren) aan worden toegevoegd. De verschillen tussen de twee indicatoren zijn dus afhankelijk van de aard van de activiteiten van elke aanbieder en de voorgestelde leveringswijzes.

45. Een verhouding die dicht bij 0% ligt, geeft aan dat de uitstoot die aan de last-mile-bezorging kan worden toegeschreven, een verwaarloosbaar deel van de totale gerapporteerde uitstoot uitmaakt. Dit kan worden verklaard door het uitbesteden van deze activiteit of door een gebrek aan gegevens voor deze indicator. Omgekeerd betekent een ratio dicht bij 100% dat de gerapporteerde uitstoot vrijwel uitsluitend wordt toegeschreven aan de last-mile-bezorgfase, terwijl de activiteiten in de aanloop daar naar toe weinig of geen gerapporteerde uitstoot genereren.
46. Gemiddeld wordt 69% van de totale emissies in de leveringsketen gegenereerd tijdens de last mile, wat zou bevestigen dat dit het meest cruciale onderdeel is als het gaat om impact op het milieu. Dat percentage verbergt echter zeer aanzienlijke verschillen tussen operatoren en scopes.
47. Wanneer we focussen op het totale gemiddelde van de scopes zien we dat de scope 3 een hoog percentage kent, met 65%, wat betekent dat de koolstofimpact van de last mile voornamelijk afkomstig is van de keten van onderaannemers. Een resultaat dat in lijn ligt met het veelvuldige gebruik van onderaannemers in de bezorgingsfase. Scope 1 komt uit op 54%, terwijl scope 2 met 41% het laagste percentage laat zien.
48. De situaties van verschillende operatoren staan nogal in contrast:
 - 48.1. Bpost heeft relatief homogene verhoudingen van ongeveer 10-30%. Dat deze verhouding lager ligt dan bij andere operatoren, is te verklaren door de historische positie van bpost op de Belgische postmarkt: als historische dienstverlener beschikt bpost over een eigen infrastructuur die de volledige logistieke keten bestrijkt, van de ophaling tot de levering, wat zich vertaalt in een evenwichtigere verdeling van de emissies tussen de 'last mile' en de activiteiten stroomopwaarts overheen de diverse scopes.
 - 48.2. Colis Privé bevindt zich in de middenmoot (58% voor de leveringswijze 'winkelpunt' en 69% voor de leveringswijze 'privaat adrespunt'), met enkel uitbestede emissies.
 - 48.3. DHL Express en PostNL vallen duidelijk op met extreem hoge verhoudingen, bijna 100%, wat erop wijst dat hun CO₂-voetafdruk bijna volledig tijdens de last mile veroorzaakt wordt.
 - 48.4. GLS heeft een atypisch profiel met 0% scope 1 en 2, maar 67% voor scope 3, wat wijst op een hoog aandeel dat wordt uitbesteed. Het is belangrijk op te merken dat voor deze operator de emissiewaarden voor scope 1 en 2 vrijwel te verwaarlozen zijn.
 - 48.5. UPS rapporteerde een zeer stabiele verdeling van zijn emissies, rond 50%, ongeacht de scope of de leveringswijze.

Tabel 3. Verhouding indicator 2 op indicator 1

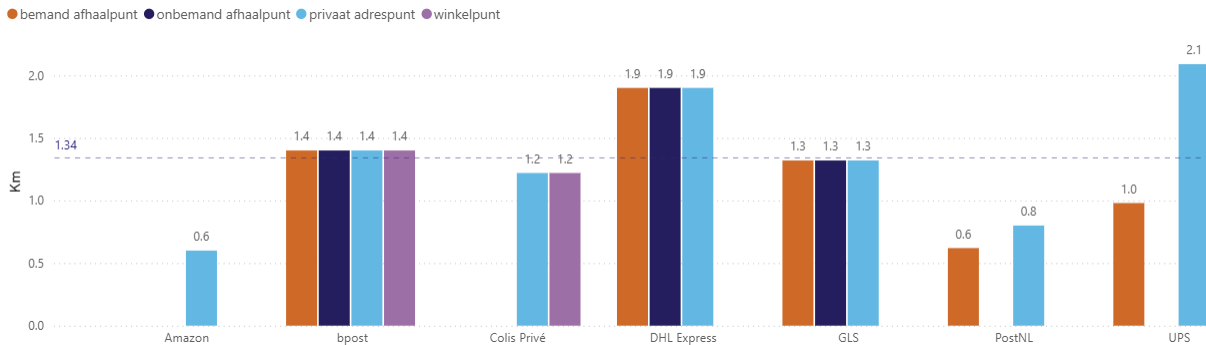
	Scope 1	Scope 2	Scope 3	Totaal
Amazon				
privaat adrespunt	98%	71%	49%	83%
bpost				
privaat adrespunt	28%	0%	41%	30%
winkelpunt	8%	0%	13%	10%
bemand afhaalpunt	8%	0%	13%	10%
onbemand afhaalpunt	8%	0%	13%	10%
Colis Privé				
privaat adrespunt			69%	69%
winkelpunt			58%	58%
DHL Express				
privaat adrespunt	100%	53%	95%	97%
spoedlevering			100%	100%
bemand afhaalpunt	100%	53%	95%	97%
onbemand afhaalpunt	100%	53%	95%	97%
GLS				
privaat adrespunt	0%	0%	67%	67%
bemand afhaalpunt	0%	0%	67%	67%
onbemand afhaalpunt	0%	0%	67%	67%
PostNL				
privaat adrespunt		83%	98%	98%
bemand afhaalpunt		82%	98%	98%
UPS				
privaat adrespunt	50%	50%	50%	50%
bemand afhaalpunt	50%	50%	50%	50%
Gemiddelde per scope	54%	41%	65%	69%

Bron: BIPT

5.3. Voertuigkilometers per pakket in de distributiefase

49. Dit hoofdstuk behandelt de derde indicator, hier gedefinieerd als de gemiddelde afstand die per voertuig en per pakket wordt afgelegd tijdens de distributiefase, voor elke leveringswijze.
50. Om de door de operatoren verstrekte gegevens te analyseren, wordt hieronder een eerste grafiek weergegeven met alle aangegeven waarden, behalve voor de spoedlevering.

Figuur 6. Gemiddeld aantal kilometers per voertuig per pakket in de distributiefase



Bron: BIPT

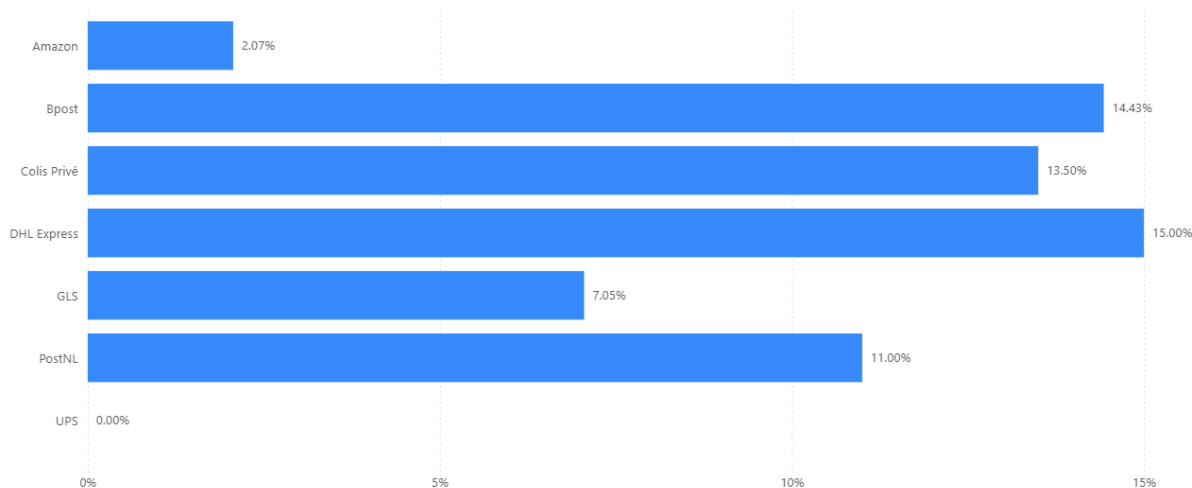
51. Wat opvalt is dat bpost, DHL Express, GLS en Colis Privé een identieke waarde voor al hun leveringswijzen rapporteren. Dat kan worden verklaard door de organisatie van bezorgingsrondes: afhankelijk van hoe ze opgebouwd zijn, kunnen de emissies inderdaad gelijkaardig zijn voor de verschillende leveringswijzen, of juist verschillen wanneer thuisbezorging afzonderlijk wordt georganiseerd. Hoewel een lager gemiddelde kan worden verwacht voor leveringen aan een afhaalpunt of een winkelpunt, blijft het voor operatoren op dit moment nog moeilijk om dit verschil in hun berekeningen te isoleren en te kwantificeren.
52. De waarden van de gerapporteerde gegevens variëren van 0,6 km voor Amazon en PostNL (op het afhaalpunt voor de laatstgenoemde) tot 2,1 km voor UPS voor een levering op een privaat adrespunt, met een gemiddelde van 1,34 km over alle leveringswijzen.
53. Per operator werden de volgende waarden waargenomen: Amazon gaf 0,6 km aan voor leveringen aan een privaat adrespunt; bpost 1,4 km voor de vier leveringswijzen; Colis Privé 1,2 km voor zijn twee leveringswijzen (privaat adrespunt en winkelpunt); DHL Express 1,9 km voor drie leveringswijzen; GLS 1,3 km voor drie leveringswijzen; PostNL gaf 0,8 km aan voor leveringen aan een privaat adrespunt en 0,6 km voor bemande afhaalpunten; en UPS 2,1 km voor leveringen aan een privaat adrespunt en 1 km voor bemande afhaalpunten.
54. Deze verschillen tussen operatoren kunnen worden verklaard door verschillende factoren, met name met name de configuratie van het distributienetwerk, het volume verwerkte pakketten, de aard van de postzendingen, of zelfs een min of meer uitgesproken focus op stedelijke gebieden in vergelijking met landelijke gebieden.

5.4. Emissievrij percentage in de distributiefase

55. Zoals aangegeven in het KB is de vierde gevraagde indicator het door emissievrije voertuigen afgelegde percentage van de voertuigkilometers in de distributiefase. Het kan hier gaan van bijvoorbeeld fietsen over elektrische cargofietsen tot uiteraard elektrische bestelwagens.
56. Zoals blijkt uit onderstaande figuur, gebruiken operatoren emissievrije voertuigen specifiek in de distributiefase, in verschillende mate, variërend van 0% tot 15%. Voor drie aanbieders ligt dat percentage aan de hoge kant, tussen 13,5% en 15%: DHL Express (15%), bpost (14,4%) en Colis

Privé (13,5%). PostNL volgt met 11%, daarna komt GLS met 7% (de mediaan is 9%) en Amazon met 2%. UPS is de enige operator, binnen deze selectie, die dit soort voertuigen niet gebruikt.

Figuur 7. Percentage van het aantal kilometers per emissievrij voertuig in de distributiefase;



Bron: BIPT

57. Zoals tevens al enkele keren werd aangegeven in het jaarlijks observatorium van het BIPT¹¹, wordt er hieromtrent door diverse operatoren gewezen op een wetgevend hiaat. Zo werd er aangegeven dat de omschakeling naar elektrische voertuigen potentieel een beperking van de laadcapaciteit van bestelwagens met zich meebrengt. Immers, door de zware batterijen zijn elektrische voertuigen veelal zwaarder dan soortgelijke alternatieven op fossiele brandstof. Aangezien het maximale gewicht voor een rijbewijs B op 3,5 ton ligt, laat dit minder marge over aan laadcapaciteit voor pakketten. In Nederland is er sinds 2019 een proefproject dat voor elektrische bestelwagens een uitzondering tot 4,25 ton voorziet onder rijbewijs B. Een aanpassing van de Europese Rijbewijsrichtlijn zal dit ook definitief mogelijk maken.¹² Ook in België is anno 2023 een dergelijk proefproject gestart voor elektrische of waterstofbestelwagens, dit project zal lopen tot 31 augustus 2026.¹³ Eén operator wees ons er tevens op dat in bepaalde straten er een toegangslimiet is van 3,5 ton, wat uiteraard bedeling op elektrische wijze bemoeilijkt.

5.5. Duurzaamheidscharter

58. Bij gebrek aan Belgisch charter, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Thuiswinkel in Nederland¹⁴, werd deze indicator voor 2024 nog niet bevraagd.

¹¹ [Mededeling van 25 november 2025 betreffende het observatorium van de markt voor postactiviteiten in België voor 2024 | BIPT](#)

¹² 4e Europese rijbewijsrichtlijn verhoogt de gewichtslimiet van het standaard B-rijbewijs naar 4.250 kg voor specifieke voertuigen. De wettekst werd in oktober 2025 officieel aangenomen door het Europees Parlement en dient nog door de lidstaten omgezet te worden.
https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-10-2025-0234_NL.html

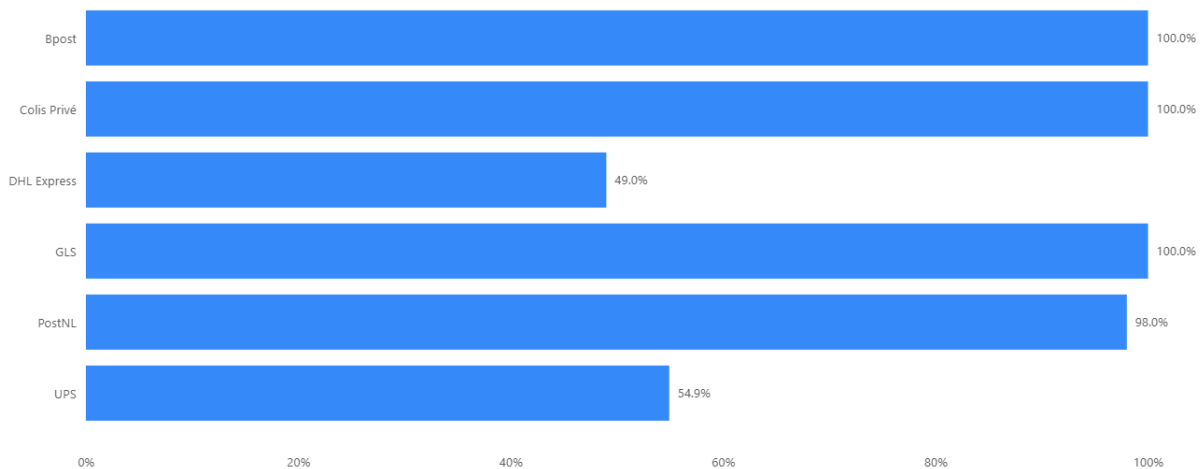
¹³ <https://mobilit.belgium.be/nl/weg/erkenning-als-professioneel/rijbewijs/rijbewijs-b-zero-emissie-bestelwagens-max-425-t>

¹⁴ www.thuiswinkel.org

5.6. Percentage hernieuwbare energie in gebouwen

59. De zesde indicator, zoals aangegeven in het KB, behandelt het percentage hernieuwbare energie dat wordt gebruikt in gebouwen van de operatoren.
60. Zoals blijkt uit onderstaande figuur gebruiken de meeste operatoren een hoog percentage hernieuwbare energie. Drie van hen (bpost, Colis Privé en GLS) gebruiken hernieuwbare energie in 100% van hun gebouwen, gevolgd door PostNL met 98%. Voor UPS en DHL Express bedraagt het aandeel hernieuwbare energie respectievelijk 54,9% en 49%. Amazon is, van de eerder gepresenteerde groep, de enige aanbieder die nog geen percentage rapporteerde.

Figuur 8. Percentage hernieuwbare energie gebruikt in de gebouwen

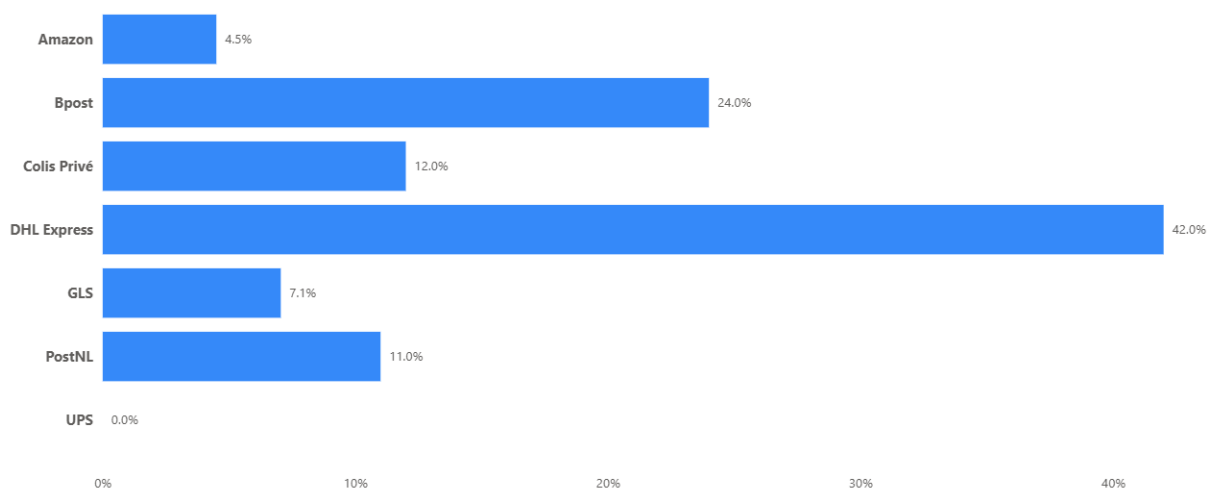


Bron: BIPT

5.7. Percentage elektrische voertuigen in wagenpark

61. Zoals aangegeven in het KB is de zevende en laatste indicator het percentage elektrische voertuigen en emissievrije voertuigen die actief zijn binnen het wagenpark.
62. Uit de onderstaande figuur blijkt dat het aandeel van elektrische en emissievrije voertuigen in de wagenparken van de operatoren erg verschillend is, met een spreiding van 0% tot 42%. UPS meldt geen enkel voertuig van dit type, terwijl DHL Express erbovenuit springt met het hoogste aandeel van 42%. De andere aanbieders liggen tussen deze twee uitersten: bpost bereikt 24%, gevolgd door Colis Privé en PostNL met respectievelijk 12% en 11%, en GLS met 7,1%.

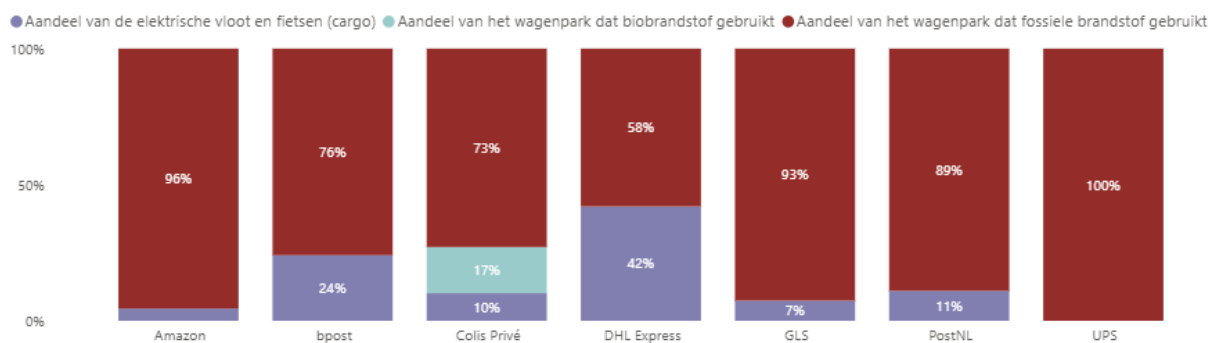
Figuur 9. Deel van elektrische voertuigen en emissievrije voertuigen die actief zijn binnen het wagenpark



Bron: BIPT

63. Bovendien blijkt uit figuur 10 dat Colis Privé de enige operator is die voertuigen op biobrandstoffen gebruikt, goed voor 17% van zijn wagenpark.

Figuur 10. Verdeling van het wagenpark naargelang het gebruikte type energie



Bron: BIPT

6. Publicatie door de operatoren

64. Overeenkomstig artikel 8/1, § 2, van het KB publiceert elke aanbieder op zijn website, ten behoeve van de gebruikers, de vereiste informatie en zorgt hij ervoor dat deze informatie juist, duidelijk en begrijpelijk is door deze jaarlijks bij te werken. Hij neemt de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat zijn gebruikers gemakkelijk toegang hebben tot de pagina's van zijn website waarop hij deze informatie publiceert.
65. Bpost voldeed aan het KB door alle gegevens duidelijk te publiceren op zijn website, onderaan de pagina 'pakje verzenden'.¹⁵
66. Colis Privé heeft zich eveneens aan het KB gehouden door alle gevraagde informatie op zijn website te publiceren, onder de rubriek "Ik verwacht een pakket".¹⁶
67. Hoewel GLS de gevraagde gegevens gepubliceerd heeft op zijn website, zijn deze niet gemakkelijk toegankelijk. Om de gegevens te raadplegen, bezoekt u de webpagina 'Climate Protect' door onderaan de startpagina op de rubriek 'Duurzaamheid' te klikken, en vervolgens naar beneden scrollen om op de knop 'Meer weten over de CO2-uitstoot van GLS Belgium' te klikken. Hierdoor opent een pdf met de gevraagde gegevens.¹⁷
68. De gegevens van UPS zijn te vinden in een downloadbare pdf op zijn website, op de pagina 'reporting', via de rubriek 'Our impact'.¹⁸

¹⁵ De gegevens van bpost werden hier gepubliceerd: <https://www.bpost.be/nl/pakje-verzenden/nationaal>.

¹⁶ De gegevens van Colis Privé werden hier gepubliceerd: <https://colisprive.be/nl/aide/koolstofvoetafdruk-bezorging/>

¹⁷ De gegevens van GLS worden gepubliceerd via de knop 'Meer weten over de CO2-uitstoot van GLS Belgium': <https://gls-group.com/BE/vl/environment/>.

¹⁸ De gegevens van UPS werden hier gepubliceerd, via de knop 'download' onder het UPS Belgium - CO2 Footprint 2024 vakje: <https://about.ups.com/us/en/our-impact/reporting.html>.

7. Conclusie

69. Deze mededeling behandelt de eerste gegevensverzameling aangaande duurzaamheidsindicatoren conform het KB. Nog niet alle operatoren waren reeds in staat het geheel van de gevraagde informatie aan te leveren, wat het BIPT echter vanaf volgende bevraging (voor 2025) zal verwachten. Tevens, zijn er aangaande de ontvangen informatie sterke discrepanties die deels te wijten zijn aan een incorrecte afbakening ('scoping') of beperkt detail (granulariteit). In overleg met de operatoren, zal het BIPT ook hier verder richting convergentie sturen.
70. Niettemin komen er reeds nuttige inzichten voort uit deze eerste bevraging. Voor de eerste indicator, zijnde het CO₂-equivalent voor de gehele keten van zogenaamde 'first to last mile' oftewel van ophaling tot bedeling, bekwamen we voor de levering op adres reeds zeven valabele antwoorden wat resulteerde in een mediaan CO₂-equivalent van 291 gCO₂. Voor de tweede indicator, zijnde het CO₂-equivalent voor louter de 'last mile' oftewel bezorging bedroeg deze mediaan 269 gCO₂. Voor een gebruikelijke pakjeslevering aan huis, scoren bpost, Colis Privé en Amazon het best. Op het vlak van hernieuwbare energie in de gebouwen zijn er tevens duidelijke stappen gezet, met drie operatoren, bpost, Colis Privé en GLS, die reeds 100% scoren. Ook de vloot wordt duidelijk geëlektrificeerd, met reeds -als mediaan- 12% die elektrisch of zonder emissies (bv. fietsbedeling) rijdt. De best scorende operatoren zijn hier DHL Express, bpost en Colis Privé. In de distributiefase bedraagt de mediane waarde van het aantal elektrisch of zonder emissies afgelegde kilometers reeds 11%. Hier ook halen DHL Express, bpost en Colis Privé vandaag de beste resultaten. Het BIPT moedigt de operatoren aan om op deze weg van elektrificatie verder te gaan. Een vergelijking van de gegevens tussen de verschillende operatoren laat zien dat bpost zich duidelijk onderscheidt van de andere postale operatoren en consequent tot de aanbieders met de beste resultaten behoort, of zelfs bovenaan staat.
71. De resultaten reflecteren ook de verschillen in de werkwijze van de diverse operatoren. Zo besteedt het gros van de operatoren een deel van de keten, met name de bezorging oftewel last mile, uit - veelal aan zelfstandige bezorgers- waardoor de bijbehorende CO₂-equivalenten als indirecte externe activiteiten verschijnen. Daarenboven dienen we in het achterhoofd te houden dat verschillen in CO₂-equivalent per pakket niet noodzakelijk alleen de duurzaamheidsinspanningen van een operator weergeven. Zo zal een operator die de focus legt op spoedleveringen of de levering van zwaardere pakketten een verhoogde CO₂-equivalent per pakket bekomen. Hetzelfde geldt voor een operator die (ook) mikt op meer rurale gebieden, met gemiddeld langere afstanden, versus stadslogistiek en veelal kortere trajecten.

Bernardo Herman
Lid van de Raad

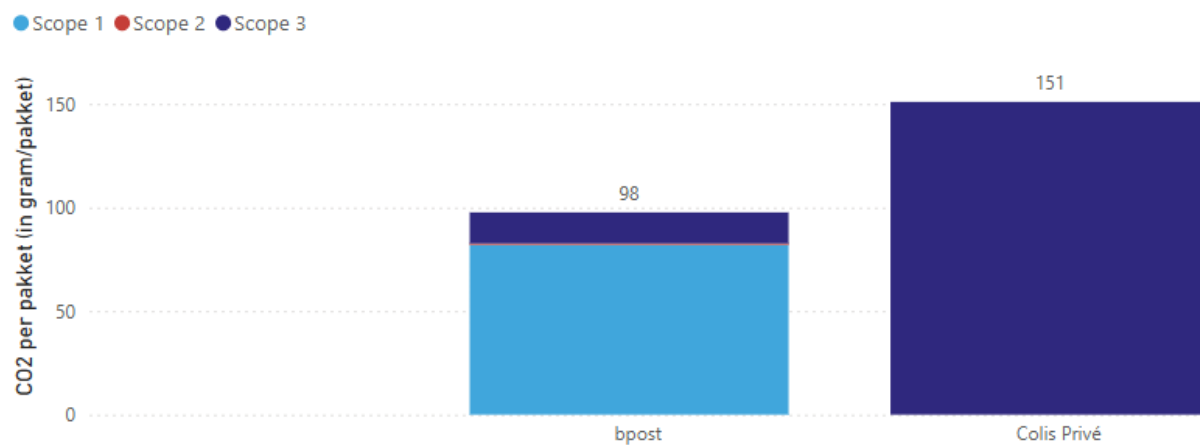
Peggy Valcke
Lid van de Raad

Stefaan Vyverman
Lid van de Raad

Michel Van Bellinghen
Voorzitter van de Raad

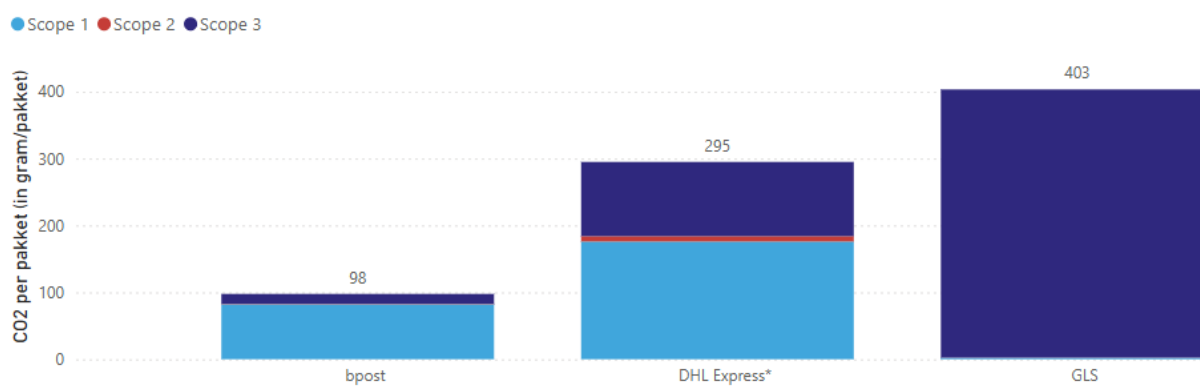
8. Bijlagen

Figuur 11. CO₂ per pakket in gram van de scopes gerapporteerd door de operatoren voor de leveringswijze **'winkelpunt'** voor de **eerste indicator**



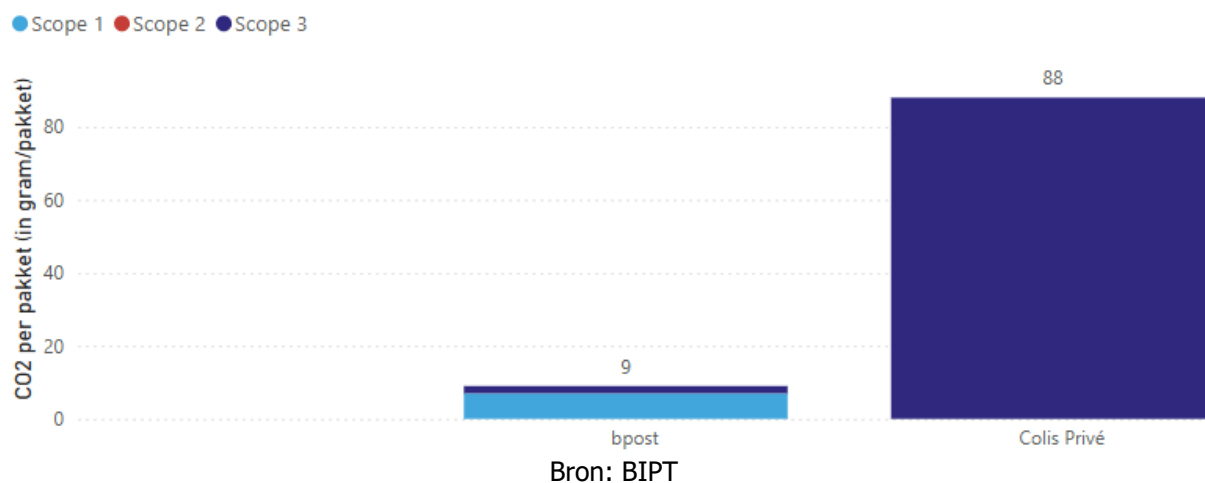
Bron: BIPT

Figuur 11. CO₂ per pakket in gram van de drie scopes gerapporteerd door de operatoren voor de leveringswijze **'onbemand afhaalpunt'** voor de **eerste indicator**



Bron: BIPT

Figuur 12. CO₂ per pakket in gram van de scopes gerapporteerd door de operatoren voor de leveringswijze 'winkelpunt' voor de eerste indicator



Figuur 13. CO₂ per pakket in gram van de drie scopes gerapporteerd door de operatoren voor de leveringswijze 'onbemand afhaalpunt' voor de eerste indicator

