

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 319  
van **DIRK DE KORT**  
datum: 18 december 2018

---

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

---

*E-commerce - Impact op mobiliteit*

In november 2017 stelde ik de minister een actuele vraag over de impact van e-commerce op de mobiliteit in Vlaanderen. We weten dat e-commerce aan populariteit blijft winnen, onder andere door het gebruiksgemak: met één klik op de knop worden spullen gekocht én, vaak binnen de 24 uur, thuis geleverd. Maar, zo zei ik toen ook, die e-commerce heeft ook neveneffecten: op vlak van mobiliteit (files, onveiligheid, ...) maar ook milieu, publieke ruimte, ...

De minister antwoordde toen dat het departement Mobiliteit en Openbare Werken werkte aan een beleidskader voor stedelijke logistiek om te zorgen voor minder impact op het milieu en de verkeersveiligheid en meer economische efficiëntie. Hij dacht daarbij aan het bundelen van initiatieven en best practices zoals fietslevering, met beleveringspunten aan de stadsrand of aan knooppunten van openbaar vervoer. Ik pleitte toen dat dit kader niet beperkt mag zijn tot de steden, want ook in landelijke gebieden worstelt men met de impact van bestelwagens die pakjes leveren.

We vinden het beleidskader stedelijke logistiek online terug in een versie van 7 november 2017. In dit document worden heel wat interessante acties opgesomd die bij moeten dragen aan een betere logistiek. Daarbij wordt ook geformuleerd dat men streeft naar herhaaldelijke actualisaties van het kader.

Ondertussen blijft het aantal bestelwagens stijgen, als gevolg van de groei van e-commerce (bv. gemiddeld 45.000 pakjes per dag bezorgd in Brussel), maar ook om te ontsnappen aan de kilometerheffing. Daarnaast moet men er geen speciaal rijbewijs voor hebben, er gelden geen rij- en rusttijden en ze zijn fiscaal voordelig.

Een alternatief zou dus zijn om te werken met fietskoeriers of cargofietsen die vertrekken aan beleveringspunten aan de stadsrand of openbaarvervoersknooppunten. Maar dit aandeel blijft minimaal. De minister heeft vzw Bicykel hiervoor ook ondersteund met 40.000 euro subsidie.

1. Hoe ziet de minister de groei van het aantal bestelwagens in Vlaanderen?
  - a) Linkt hij dit aan de groei van e-commerce?
  - b) Linkt hij dit aan het ontwijken van de kilometerheffing?
2. Hoe reageert de minister hierop?
3. Wat is de stand van zaken van het beleidskader stedelijke logistiek?

- a) Is dit nog geactualiseerd sinds 7 november 2017?
- b) Wat is de stand van zaken van de acties die opgesomd worden?
- c) Blijft het kader op steden gericht? Of zal de minister het verder verbreden naar rand- en landelijke gemeenten?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 319 van 18 december 2018

van **DIRK DE KORT**

---

1. Er bestaat inderdaad al geruime tijd een trend naar meer bestelwagens. Dit zowel algemeen in Europa als op de Vlaamse wegen. Recente cijfers lijken echter te duiden op een afkoeling van het aantal inschrijvingen van lichte bedrijfsvoertuigen van 3,5 ton of minder. Dit groeide met slechts 2,1% in 2018 t.o.v. 2017 en bedroeg 77 936 in 2018, terwijl er bij de zwaardere categorieën bedrijfsvoertuigen juist stijgingen van respectievelijk 16,21% (> 3,5 ton en > 16 ton) en 9,9% (>= 16 ton) werden opgetekend.

Ik zie de e-commerce zeker als één van de redenen van de verhoging van het aandeel van de lichte bestelwagens op de Vlaamse wegen.

Andere redenen kunnen hier echter ook toe bijdragen, en daarbij denk ik aan de sterke trend naar just-in-time leveringen, ook bij bedrijven, en een steeds grotere vraag naar service-on-demand (dienstverplaatsingen)

Bij de keuze van het voertuig kan uiteraard rekening worden gehouden met de kilometerheffing voor vrachtwagens > 3,5 ton, maar er zijn geen studies die hier meer inzicht in verschaffen. Aangezien deze trend zich niet enkel in België voordoet kan ook geen rechtstreekse link gemaakt worden met een mogelijk oorzaak door de kilometerheffing.

2. Wij zullen aandacht blijven hebben voor deze evoluties. Dit kan gelinkt worden aan het stedelijk logistiek beleid, aan de wegenheffing lichte voertuigen, basisbereikbaarheid (knooppunten en regionale vervoersplannen) en het stimuleren van andere categorieën van vervoersmiddelen (bv elektrische voertuigen die niet in de categorie bestelwagens vallen, cargobikes,...)
3.
  - a) Het beleidskader stedelijke logistiek werd nog niet geactualiseerd maar wordt nog dagelijks gehanteerd om lokale besturen te inspireren om met dit thema aan de slag te gaan. De wisselwerking tussen de steden werd via overleg gefaciliteerd.
  - b) Hiervoor verwijzen we naar de excelfile in bijlage.
  - c) Het kader is niet duidelijk afgebakend hoewel er logischerwijs vanuit de thematiek een focus ligt op stedelijk weefsel. Er is dus ruimte voor verbreding naar rand- en landelijke gemeenten.

**BIJLAGE**

Overzicht